

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 27 MAGGIO 1879

e Reggio-Metra-Lucca-Spezia hanno trovato così strenui propugnatori, mi sembra risultare la convenienza, per ragioni economiche e per ragioni militari, del congiungimento della Parma-Spezia colla valle del Po. Sta bene; ed io voterò ben volentieri questa linea come è proposta dal Ministero e dalla Commissione. Se non che nella discussione medesima un altro desiderio si è pure manifestato, e mi sembra suffragato da validi argomenti, segnatamente strategici, vale a dire quello del congiungimento della Brennero-Modena col Mediterraneo e colla capitale.

Pertanto ho stimato opportuno di presentare l'ordine del giorno di cui il nostro onorevole presidente ha testè dato lettura, e che mi sembra soddisfare a questo scopo. Io nutro fiducia che tanto il Ministero quanto la Commissione faranno buon viso alla mia proposta, e non avranno difficoltà di accettare il mio ordine del giorno, col quale mi restringo a invitare il Governo a tener conto dell'avvenire di sì importanti interessi, e a porre i suoi studi in tale materia.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento firmato dall'onorevole D'Arco e colleghi, del tenore seguente :

« I sottoscritti propongono che alla linea Parma-Spezia con diramazione a Sarzana sia sostituita la linea Spezia-Parma-Suzzara con diramazione a Sarzana. »

L'onorevole D'Arco ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

D'ARCO. Nel parlare sul complesso delle linee della prima categoria io accennai alla ferrovia Parma-Suzzara come un esempio luminoso delle dimenticanze che furono fatte di alcune ferrovie, d'indole anche internazionale, nell'alta Italia, specialmente in quella metà che guarda ad Oriente; ed allora, per incidente, svolsi la maggior parte degli argomenti che ne fanno risaltare l'importanza; tanto che oggi non mi resta che ricordarli e raffermarli con quella brevità che si adopera quando la evidenza ci aiuta. Ecco in due parole la situazione. Il motivo che induce il Governo e la Commissione a costruire la Spezia-Parma ed a rompere con ingenti sacrifici la barriera dell'Appennino, si è la urgente necessità di porre in comunicazione un grande porto ed il primo nostro arsenale marittimo con la valle del Po, col quadrilatero e col valico alpino del Brennero. Per verità occorrerebbe anche meno per farne accettare la costruzione; ma per ottenere questo scopo, la linea Spezia-Parma non basta; bisogna che essa legghi colla ferrovia internazionale Modena-Verona che attraversa il Po a Borgoforte.

Ora di questo quesito importantissimo non si è

cercata in alcun modo la soluzione. Infatti non può ritenersi soluzione soddisfacente quella che vuole affidare tale congiungimento alla Parma-Modena, la quale allungherebbe il tragitto da Parma al Po di 60 chilometri più del necessario. Nè migliore è l'altra che pretende aspettare la costruzione della Parma-Brescia, onde valersi di un tronco di questa fino a Piacenza, e poi di una parte della Cremona-Mantova per arrivare sempre sulla linea Modena-Verona. Voi tutti sapete come la Parma-Brescia sia in terza categoria, come essa si complichì colla necessità della costruzione di un ponte sul Po e come essa si complichì anche coi dissidii delle quattro provincie interessate. Ma anche nella migliore ipotesi si allungherebbe il tragitto di 25 chilometri.

La soluzione semplice, economica, razionale la conosce il Governo e la conosce la Commissione assai meglio di me e salta agli occhi di chiunque getta gli occhi sopra una carta. Forse fu un principio di esagerata economia per le nostre regioni che ha impedito di adottarla; ed in questo mi pare di scorgere un fenomeno morale simile a quello che ci presentano ogni giorno i giuocatori, i quali mentre azzardano delle centinaia di mila lire alla Borsa o sopra una carta, sono anche capaci di risparmiare studiosamente la spesa di un telegramma o di un francobollo. La soluzione di cui parlo è questa. Il punto della Modena-Verona, che più si avvicina a Parma, è la stazione di Suzzara, la quale ne dista di 28 chilometri. La ferrovia che dovesse congiungerla a Parma correrebbe in una perfetta pianura, e sarebbe una linea simile a quelle che costruivano gli Americani per la grande ferrovia del Pacifico sulle sterminate praterie del *Far-west* in ragione di tre chilometri al giorno. Ma io non domando tanta velocità di esecuzione. Il suo costo sarebbe assai tenue: non potrebbe superare le centomila lire al chilometro, cioè in totale circa quattro milioni. Le provincie hanno già votato dei concorsi, la linea è già nella quarta categoria, e quindi la differenza a carico del Governo qualora si votasse il mio emendamento, sarebbe d'un milione od un milione e mezzo. Ma io domando alla Commissione ed al Governo: è egli ragionevole, dopo che spendete 46 milioni per fare la Spezia-Parma, che voi vi arrestate e la lasciate interrotta per paura di questa esigua aggiunta? È egli prudente che mentre in altre regioni profondete le centinaia di milioni con così graziosa disinvoltura, lesinate a noi questo piccolo aiuto? È egli prudente che dedichiate questo esempio d'improvvida economia proprio a quei paesi che hanno arricchito la patria di 65 chilometri di una ferrovia nazionale che costa 16 milioni, e che oggi il Governo dovrebbe fare a tutte sue spese, se non aves-