

Finali, ministro dei lavori pubblici. È verissimo che questa questione pende da molto tempo. E l'onorevole Delvecchio ha il merito di avere, con una molto dotta e giudiziosa memoria, portato la questione avanti al Consiglio delle tariffe.

Il Consiglio delle tariffe, come egli sa, esaminò il progetto; non lo trovò abbastanza vantaggioso per il commercio, e ne sostituì un altro, che non fu poi approvato dall'amministrazione delle poste, temendosi che venissero degli inconvenienti a danno dell'erario dall'adozione di quella tariffa, o unitaria o per zone, per i pacchi ferroviari in concorrenza coi pacchi postali. Il Governo però non ha mai dimenticata la sua dichiarazione fatta sin dal 1883, che la questione deve essere esaminata non solo dall'aspetto fiscale, ma anche dall'economico. Recentemente, in dicembre, furono fatte nuove proposte e si stava per arrivare ad una conclusione, quando il mio onorevole collega ministro delle poste e dei telegrafi ha pregato me di sospendere la discussione sull'argomento, perchè esso intendeva di fare una proposta più radicale, la quale trasporterebbe dalle poste alle ferrovie tutto il servizio dei piccoli pacchi.

Lo studio dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi non è ancora completo; ma io posso dire all'onorevole Delvecchio che la questione o si risolverà secondo le nuove idee che modificherebbero radicalmente il sistema attuale, o si ritornerà a studiare il progetto antico, per poter dare in qualche modo conveniente soddisfazione ad un interesse del commercio e del pubblico italiano. Il problema è oggetto di discussione da sei o sette anni, e veramente è tempo che abbia una soluzione. *(Bene!)*

Presidente. Così è esaurita la interrogazione dell'onorevole Delvecchio. Passeremo ora, se la Camera lo crede, all'altro gruppo di interpellanze ed interrogazioni. « Costruzioni ferroviarie. » Vien prima l'interpellanza dell'onorevole Brunicardi e di altri deputati:

« I sottoscritti domandano d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulle ragioni del ritardo nell'appaltare gli ultimi tronchi della ferrovia Firenze-Faenza.

« Brunicardi, Torrigiani, Caldesi, Gamba, Luciani, Gentili, Costa Andrea, Ginori. »

L'onorevole Brunicardi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Brunicardi. Questa grandinata di interrogazioni e di interpellanze, che è caduta sulla testa dell'onorevole Finali (*Ilarità*) mi fa provare per lui un

sentimento pietoso di sincera compassione e, dal canto mio, sarò brevissimo.

Non sono io che porto la questione della Firenze-Faenza per la prima volta alla Camera; l'onorevole Caldesi, nella seduta del 9 maggio 1888, e l'onorevole Torrigiani, nella seduta del 22 dicembre dello stesso anno, si occuparono di questa importante questione, ed i miei onorevoli colleghi ebbero dal ministro d'allora dello Iusungiere promesse, ma queste promesse non essendo state seguite dai fatti, obbligano me oggi a tornare sull'argomento anche in nome dei miei colleghi Torrigiani, Gamba, Caldesi, Costa, Gentili, Luciani, Ginori.

Io non starò a fare la storia della Firenze-Faenza e degli errori commessi, storia che l'onorevole Saracco chiamò *dolorosa*, non starò a dimostrare come una volta compiuta questa linea difficilmente soddisferà alle esigenze commerciali e militari senza costruire l'altro tronco sussidiario Borgo San Lorenzo-Pontassieve. Questo mi riservo farlo in altra occasione.

Starò ai fatti e, come ho promesso, sarò brevissimo.

Appena sorse l'idea di un nuovo valico fra Porretta e Fossato, vennero compilati diversi progetti tutti tendenti allo scopo di avvicinare la Toscana alle Romagne. La prima Commissione del 1863 della quale faceva parte l'illustre Cavalletto, ed il non meno illustre collega Passerini, scelse il tracciato della linea faentina. L'altra Commissione creata dall'onorevole Zanardelli nel 1877 con l'incarico di studiare il problema, tenuto conto delle cambiate condizioni dell'Italia col trasporto della capitale a Roma, giunse ai medesimi risultati.

In seguito al parere di queste due autorevoli Commissioni la linea Faenza-Firenze venne approvata con la legge del 1879.

L'onorevole Baccarini, con quell'energia che lo distingue, ordinò che si eseguisse questa linea il più presto possibile tenuto conto che non solamente era reclamata da interessi commerciali, ma anche da interessi militari. Ed ecco come procedettero le cose.

Nel 1880 fu appaltato il primo tronco da Faenza a Strada Ferniani; nel 1881 il secondo da Strada Ferniani a Fognano; nel 1882 si andò sugli Appennini, e si appaltò la galleria degli Allocchi. Nello stesso anno 1882 si cominciarono gli appalti dalla parte di Firenze, mettendo all'asta il tronco Firenze-Vaglia; nel 1883 il tronco da Fognano a Marradi, e nel 1884 finalmente il tronco Vaglia-Borgo San Lorenzo.