

disgraziatamente, nel nostro paese, abbiamo molte linee che si trovano in condizioni di pendenza tali da renderne difficile l'esercizio specialmente sotto il punto di vista degli obiettivi militari. Ma debbo a mia volta rivolgere questa domanda all'onorevole Brunicardi. Come appare dalla relazione, la linea Parma-Spezia sarà compiuta entro l'anno venturo. Ora crede egli che si possa compromettere la questione della celerità dell'apertura all'esercizio di questa linea con nuove correzioni e con aggiunta di nuovi lavori?

Quanto a me, io credo che convenga sollecitare quanto più sia possibile il compimento di questa linea. Ricordo che in altri tempi, per la più sollecita apertura all'esercizio della linea, si sono fatti speciali accordi con la Società della Mediterranea che allora ne dirigeva la costruzione.

Posso concedere all'onorevole Brunicardi che sarebbe di grande utilità di fare la correzione ch'egli propone: ma devo osservargli che il principio dovrebbe applicarsi non ad una ma a molte delle nostre linee. Ad esempio, non pare all'onorevole Brunicardi, che il valico della Porretta, sotto il punto di vista militare, presenti necessità più urgenti delle correzioni della Parma-Spezia? Non le pare che in caso di mobilitazione (senza pretendere di parlare da uomo competente in materia), sia assai grave avere gran parte delle nostre forze militari concentrate a Pistoja, e dover varcare la linea dell'Appennino con un solo binario, e con molte gallerie che potrebbero creare gravissime questioni di ventilazione e di esercizio?

Se volessi diffondermi ad esaminare parzialmente tutte le nostre linee, potrei citare alla Camera fatti più gravi di quelli che ho accennati. Quindi io credo che, per cercare l'ottimo non si debba rinunciare al buono, e che sia necessario anzitutto completare la costruzione della Parma-Spezia il più celere che sia possibile, senza complicare il problema con altre questioni.

Ella conosce, onorevole Brunicardi, che tutti i tronchi della Parma-Spezia sono già appaltati: non rimane da appaltare che la diramazione da Sarzana a S. Stefano, diramazione che accorcia l'eventuale viaggio da Roma per Milano; perchè invece di fare l'angolo di Spezia e venire poi a S. Stefano, si percorrerebbe la diagonale. Sollecitiamo la

costruzione, completiamo la linea, e non preoccupiamoci d'altro nel momento presente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Marchiori su questo punto. Sollecitiamo la costruzione, sta benissimo, ma ciò non toglie che si possa studiare la questione, che ho sottoposta all'onorevole ministro. Ella mi ha citato altri esempi, mi ha citato, fra gli altri, quello della Porretta; ma colà i cambiamenti, me lo perdoni, sarebbero impossibili, poichè bisognerebbe fare nuovamente tutto il tracciato. Qui invece si tratta di una questione semplice; di una variazione che si riduce a 8 chilometri.

L'ora è tarda e non voglio entrare in discussioni troppo tecniche perchè temerei di annoiare la Camera. Del resto l'onorevole Marchiori sa meglio di me quale inconveniente sia per l'esercizio, da tutti i punti di vista e specialmente dal punto di vista militare, quando si passa dalla pendenza del 12 per mille alla pendenza del 25 per mille. L'onorevole Marchiori non può negare (mi rivolgo alle persone competenti) che anche la necessità di spezzare un treno carico di militari, in certi casi, può essere un inconveniente gravissimo, al quale bisogna rimediare prontamente. E, giacchè la questione non è così grave, come l'onorevole Marchiori ha fatto credere, trattandosi di ridurre la pendenza del 25 per mille sopra soli 8 chilometri, insisto nella mia raccomandazione.

Massabò. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Massabò. L'onorevole Brunicardi, a quanto mi fu riferito, avrebbe dichiarato che ha rinunciato alla intenzione che aveva di parlare sulla linea Cuneo-Ventimiglia, pel fatto che io ho votato contro l'ordine del giorno da lui proposto. Io credo di poter rispondere che il mio voto, contrario all'ordine del giorno da lui proposto, è ispirato dal convincimento fermo, che questa legge sia una suprema e dolorosa necessità nell'interesse della finanza e nell'interesse del credito pubblico. In pari tempo ho pure il convincimento che, prima che sia ultimato il tronco Limone-Vievolà, sarà, per effetto dell'articolo 3 della legge medesima, provveduto, non solo all'ultima- zione del tronco in costruzione fino a Tenda, ma ancora ai lavori del tronco Tenda-Venti-