

necessaria. I miei colleghi di Milano dovrebbero riflettere poi dal canto loro che con la direttissima Bologna-Firenze, la quale non risolve nè il problema nazionale, nè quello militare, della più breve congiunzione fra l'Alta Italia e la Capitale, tutto il movimento merci e viaggiatori che si effettuerà dal valico del Sempione per l'Italia centrale e il Mezzogiorno, abbandonerà completamente le loro provincie per prendere la Novara-Genova-Pisa-Roma, che risulterà di 20 chilometri più breve! Ed anche i miei colleghi del Mezzogiorno che domandano con tanta insistenza e così giustamente delle riduzioni e delle facilitazioni nei trasporti dei loro prodotti agricoli, destinati all'esportazione, non hanno essi riflettuto agli enormi vantaggi che deriverebbero alle loro provincie se, per raggiungere l'Alta Italia e la frontiera, quei prodotti potessero percorrere un tratto più breve, ossia l'ipotenusa anzichè i due lati del triangolo ferroviario, come si vorrebbe oggi con la pseudo-direttissima Bologna-Firenze?

PRESIDENTE. Onorevole Sanarelli, ella eccede i limiti di una interrogazione.

SANARELLI. Eppure quei vantaggi sono stati già calcolati, onorevoli colleghi: essi ascendono a 18 milioni di lire, che con la progettata Bologna-Firenze, si convertirebbero ogni anno in altrettante perdite per l'agricoltura meridionale!

PRESIDENTE. Onorevole Sanarelli, è inutile: se vuol dare uno sviluppo così ampio alla sua interrogazione faccia una interpellanza.

SANARELLI. Onorevole presidente, l'argomento è importantissimo ed io desidero richiamare su di esso tutta l'attenzione del Governo e della Camera. Vuol dire che, non potendo oggi dare alla questione tutto lo svolgimento che sarebbe necessario, trasformo la mia interrogazione in una interpellanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Torrigiani ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

TORRIGIANI. Io debbo dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per questo, perchè egli ha letto il decreto dell'8 novembre 1902, dove sono tassativamente indicate le condizioni della nomina della Commissione reale che doveva studiare i vari progetti. Non poteva essere altrimenti, perchè la Camera rammenta quale è stata la genesi di questa questione. Giunta la Porrettana al suo massimo sviluppo e non potendo essa acquistare ancora maggiore potenzialità, veniva naturale il concetto di una nuova linea che mettesse in comunicazione il nord col centro d'Italia e quindi il problema fu impostato in questo modo: una direttissima Bologna-Firenze-Roma. Tutte le strade conducono a Roma; quindi è naturale che questo vecchio proverbio avesse una larga applicazione nei progetti, e di progetti ne sono venuti a bizzeffe. Ne ab-

biamo grandissima quantità, e finchè si trattò di vari tracciati che restavano nei limiti del problema come fu messo innanzi al paese ed alla Commissione, la Commissione stessa disse che la scelta di codesti tracciati dipendeva dall'esame di essa che avrebbe giudicato quale fra i tracciati stessi fosse il migliore e quali raggiungessero meglio lo scopo di trasportare viaggiatori nel minor tempo e le merci con la minor spesa possibile. Tutto ciò s'intende entro i limiti del programma ferroviario quale era stato immaginato.

Ma ciò non toglie che vi siano stati altri progetti, certamente di grandissimo valore, ma il progetto della direttissima così come era stato immaginato non c'è. Era un'altra linea nuova, con delle conseguenze molto gravi, chè la Camera sa meglio di me a quali conseguenze enormi si potrebbe arrivare con uno spostamento che influirebbe addirittura, e completamente, su tutto il problema ferroviario, conseguenze, ripeto, gravissime sul programma ferroviario già stabilito che ha le sue ragioni d'essere nelle condizioni e nelle comunicazioni interprovinciali come nelle comunicazioni internazionali.

Quindi io debbo dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato ed insisto perchè il problema non sia spostato, ma sia mantenuto fermo nei termini precisi in cui fu messo dinanzi alla Camera e dinanzi alla Commissione reale. (*Benissimo!*)

SANARELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ella sa che non può parlare sullo stesso argomento una seconda volta. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Albicini, poichè l'onorevole Mercè non è presente, per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

ALBICINI. Io ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle notizie dateci, sebbene, ultimo arrivato in quest'Aula, a me non sia riservata nella questione che una parte addirittura secondaria. Si è qui rifatta la storia delle proposte che nel tema ferroviario avrebbero dovuto abbreviare le comunicazioni fra Settentrione e Mezzogiorno sin dal 1882. Ma in verità ci sono anche precedenti anteriori. Perchè sin dal 1879, il conte Guarini, allora deputato di Forlì, affermando la necessità di abbreviare il percorso tra il Veneto e Roma, attraverso l'alta e bassa Romagna, sosteneva la preferenza di un progetto testè ricordato, quello dell'ingegnere Mercanti che tracciava una via più breve da Forlì ad Arezzo. L'onorevole Depretis, allora presidente del Consiglio, a caso vergine, potè dare in quella occasione con molta disinvoltura delle speranze e delle promesse che è poco lecito ottenere oggi da me. L'onorevole Depretis, pur mettendo avanti le difficoltà finanziarie per la nuova Forlì-Arezzo, ammetteva nondimeno