

TORNATA DEL 12 GIUGNO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Telegramma di condoglianza per la morte del deputato Rattazzi.* = *Proposta del deputato Nicotera per modificazione alla deliberazione di ieri sull'ordine del giorno, approvata.* = *Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge: annuo canone per uso di acque pubbliche; convenzione sull'escavazione di miniere nell'isola d'Elba; affitto di locali demaniali ad uso della esposizione permanente di oggetti di belle arti a Roma; spesa pel compimento del bacino di carenaggio a Messina.* = *Seguito della discussione generale dello schema di legge per la concessione di una ferrovia di congiungimento tra la linea aretina e la centrale-toscana — Discorsi dei deputati Monti Coriolano e Gabelli contro la linea proposta dalla Commissione e in appoggio di quella del Ministero, che è per Tuoro-Chiusi — Discorso del deputato Busacca in sostegno della linea da Bucine a Buoninsegna — Discorso del ministro pei lavori pubblici in difesa del suo progetto e in opposizione alle altre linee — Spiegazioni del deputato Busacca — Discorso del deputato Cerroti in favore della linea di Bucine — Discorso del deputato Pancrazi in senso contrario — Domande del deputato Nicotera circa l'applicazione di principii in questa concessione ed il risulamento economico per lo Stato — Discorso del deputato Araldi in sostegno della proposta della Commissione per Bucine — Chiusura della discussione generale e riserva pel relatore.*

La seduta è aperta alle 2 5 pomeridiane.

MASSARI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

BERTEA, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

754. La deputazione provinciale di Catania fa istanza perchè nel progetto di legge relativo al concorso dello Stato nella costruzione di strade provinciali, la strada da Barca dei Monaci a Raddusa venga compresa tra quelle della prima serie, e siano iscritte fra quelle della seconda serie le due strade da Randazzo a Santa Domenica e da Fondachello a Santa Maria di Licodia.

755. Romano Ciriaco, d'Ascoli Satriano, rappresentato d'aver infruttuosamente ricorso al ministro delle finanze, per ottenere riparato un errore incorso nell'applicazione della quota di tassa sopra un suo fondo, si rivolge alla Camera perchè voglia provvedere che gli sia resa giustizia, colla sospensione intanto d'ogni atto coattivo.

756. 44 padri di famiglia del comune di Barcellona Pozzo di Gotto, provincia di Messina, e 48 del collegio elettorale di Colle di Val d'Elsa rivolgono petizioni per ottenere che il figlio unico sia iscritto alla terza categoria senza alcuna condizione del padre di lui.

ATTI DIVERSI.

CARNAZZA. Domando la parola sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARNAZZA. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione numero 754 e inviarla alla Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge relativo alle strade provinciali.

(La Camera consente.)

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Colla petizione n° 755 Romano Ciriaco, d'Ascoli, si rivolge alla Camera per ottenere che il ministro delle finanze gli dia una riparazione per un errore incorso nell'applicazione della quota di tassa sopra il suo conto. Sembrandomi giusta questa petizione, io prego la Camera di volerne accordare l'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Hanno domandato un congedo: per motivi di salute, l'onorevole Avati e l'onorevole Servolini di giorni 15; l'onorevole Rasponi Pietro di giorni 20.

Per motivi di famiglia, l'onorevole Di Rudini di giorni 15.

(Sono accordati.)

Il prefetto di Cagliari invia alla Presidenza il seguente telegramma:

« Deputazione provinciale di Cagliari in seduta di oggi prega voglia esprimere alla Camera suo immenso dolore per l'immatura trapasso di Urbano Rattazzi. I membri di questa deputazione come Italiani e come Sardi ricorderanno sempre quanto l'eminente uomo di Stato fece per l'Italia e per la Sardegna. »

Il signor sindaco di Sant'Anastasia scrive questa lettera:

« Il municipio di Santa Anastasia, deplorando la morte dell'illustre Urbano Rattazzi, si associa al lutto di tutti gli altri comuni del regno per sì grande sventura nazionale. »

L'ordine del giorno reca...

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Nicotera sull'ordine del giorno.

NICOTERA. Ieri sera la Camera, al termine della seduta, e dopo una non breve discussione, deliberò che si dovessero mettere in votazione sabato i progetti di legge già approvati per alzata e seduta. Io invece sosteneva che si mettessero in votazione domani. Ad onta che la Camera ieri sera abbia preso quella risoluzione, io, animato da certi precedenti (e ricorderò anzi quello di ieri stesso; poichè la Camera non ha certamente dimenticato che ieri l'altro aveva presa una deliberazione in senso diverso) vorrei permettermi di proporre un emendamento a quella proposta.

L'emendamento sarebbe questo:

Domani all'aprirsi della seduta si metterebbero le urne per votare le leggi già approvate per alzata e seduta; bene inteso che, se oggi la discussione sulla strada aretina sarà portata a compimento, allora si metterebbe pure in votazione anche questa legge; diversamente domani se ne continuerebbe la discussione, lasciando aperte le urne, e, prima di procedere alla votazione per alzata e seduta di questa legge, si verificherebbe il risultato della votazione a scrutinio segreto; se la Camera si troverà in numero, si voterà anche per questa legge; se la Camera poi non si trovasse in numero, allora la votazione si rimanderebbe al giorno dopo.

Io spero che la Camera vorrà accettare questa mia proposta, che concilia tutti i partiti.

PRESIDENTE. La Camera rammenta che ieri fu deliberato che sabato si sarebbe passato alla votazione a scrutinio segreto sui progetti di legge già approvati dalla Camera per alzata e seduta. Ora l'onorevole Nicotera fa una proposta, che è la seguente: cioè che la Camera deliberi di procedere domani, in principio di seduta, alla votazione per scrutinio segreto dei diversi progetti di legge già approvati per alzata e seduta, fra i quali potrà comprendersi quello eziandio della ferrovia aretina, se la discussione ne rimarrà oggi com-

piuta; se questa discussione poi non fosse compita, allora l'onorevole Nicotera propone che si proceda alla votazione a scrutinio segreto degli altri progetti di legge, e che, prima di addivenire ad alcuna deliberazione in ordine ai diversi articoli del progetto di legge anzidetto, si dovrà constatare se la Camera sia in numero.

Questa è la proposta dell'onorevole Nicotera. Se nessuno chiede di parlare, la pongo ai voti.

(È approvata.)

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FANO, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata di riferire intorno al progetto di legge presentato dal ministro delle finanze, relativo all'imposta di un annuo canone sull'uso di acque pubbliche. (V. Stampato n° 214-A)

SUARDO. A nome del collega Alli-Maccarani, ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per accollo ed escavazione delle miniere di Terranera e Calamita nell'isola d'Elba, e chiedo che questo progetto sia discusso d'urgenza. (V. Stampato n° 61-A)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite; e se non vi sono opposizioni, il progetto di legge sul quale riferisce il deputato Alli-Maccarani, sarà iscritto d'urgenza all'ordine del giorno.

L'onorevole Ruspoli Emanuele ha facoltà di presentare una relazione.

RUSPOLI EMANUELE, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge presentato dal ministro delle finanze per l'affitto trentennale di locali demaniali ad uso di esposizione permanente di oggetti di belle arti in Roma. (V. Stampato n° 177-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Cancellieri a presentare una relazione.

CANCELLIERI, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge che autorizza una spesa straordinaria per completare il bacino di carenaggio nel porto di Messina. (V. Stampato n° 245-A)

Domando che il progetto sia discusso d'urgenza, poichè si tratta di compimento di lavori che non ammettono dilazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Cancellieri chiede che questo progetto di legge, la cui relazione sarà stampata e distribuita, venga messo all'ordine del giorno come urgente.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DI CONGIUNGIMENTO DELL'ARETINA COLLA CENTRALE TOSCANA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia di congiungimento della ferrovia aretina colla centrale toscana.

La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano.

MONTI CORIOLANO. Intendo trattare la questione cò tanto dibattuta, che oggi pure finalmente viene in discussione, sotto l'aspetto generale, lungi da ogni predilezione speciale, da ogni preoccupazione di vantaggi locali.

Coloro, i quali, come me, seggono da più Legislature in quest'Assemblea, sanno non avere io mai mosso verbo per cose riguardanti la regione a cui appartengo, per cosa che riguardi la mia provincia, il mio collegio. Mi mantengo anche ora fedele a tale proposito, che per me è costume, ed una prova la traggo dall'argomento stesso che ne occupa.

La congiunzione della strada ferrata aretina colla senese distoglie del tutto dall'Umbria e da Perugia il transito a grande velocità delle robe e delle persone che la linea proseguente da Arezzo in Umbria al presente convoglia.

Questa congiunzione è fatale, è indispensabile, è voluta dagli interessi generali d'Italia, e nessuno muove lamento per ciò.

Ma qualora simile congiunzione dovesse e potesse effettuarsi verso il nord, al disopra di Arezzo, egli è patente che Arezzo stessa, importante recapito di molte provenienze, l'agro cortonese e gran parte della Val di Chiana seguirebbero ad usare verso Roma l'attuale tragitto, passando per l'Umbria. Quindi, se potessi essere animato da mire egoistiche, dovrei agognare, tra le linee proposte dalla Commissione, quella da Bucine alla Buoninsegna, mentre invece appoggio e sostengo con tutto l'animo l'altra prescelta dal Governo, scelta che approvo, e della quale in particolar modo mi felicito. Me ne felicito, non tanto per l'oggetto speciale cui miriamo, quanto per un fatto che a me sembra di ben più rilevante importanza. A me sembra che la preferenza data dal Governo alla congiunzione Tuoro-Chiusi dimostri che omai la giustizia, la pretta, limpida ed imparziale giustizia, passa il Trasimeno!

Per farsi una chiara idea della disputa a cui ci accingiamo, bisogna richiamare alla mente la topografia dei luoghi. La valle di Chiana è una valle larga da 15 a 20 chilometri, la quale è fiancheggiata da due strade ferrate longitudinali. Una è la senese che svia molto arditamente presso a Rapolano, e di là venne fatta scendere per la valle di Chiana. L'altra procede da Fi-

renze e da Arezzo, lambisce la costa opposta della valle stessa, e volge al Trasimeno.

Fu assai funesto che queste due strade prendessero la direzione che hanno, come ieri vi accennava l'onorevole Fossombroni. Ed è singolare che queste due strade restino ancora disgiunte in una pianura che pare creata apposta per un tramite di vie a vapore. Così resta enormemente allungata la via di Roma, sia dalla parte di Siena, sia dalla parte di Foligno.

L'unione dunque delle due strade ferrate esistenti è fuori di discussione, e bisogna con tutta celerità ad essa porre mano. La ragione che ora accampano l'alta Italia e la Toscana per venire celermente a Roma, militava in pro dell'Italia meridionale per arrivare presto da Napoli e Roma a Firenze. Ma ciò non toglie che quello che non si è fatto per lo passato non ci sponi ora, e meno, sicchè il desiderio della congiunzione delle due linee ci stringe sempre e sempre sussiste.

Mentre adunque io non sono perplesso nel sostenere in massima la necessità della congiunzione, credo che non sarà discaro alla Camera di conoscere come la portata di questa necessità irrefutabile non venga poi ingrandirla di soverchio, come si è fatto, mi si passi l'espressione, suonando a stormo dai campanili di Val di Chiana.

L'alta Italia, come tutti comprendono, non è certo un punto matematico, anzi è la parte della nostra patria comune che ha cerchia vastissima e forma di continente. Bisogna assolutamente distinguere in questa gran plaga d'Italia tre distinte regioni che sono: all'occidente il Piemonte e la Liguria; nel mezzo la Lombardia; all'oriente la Venezia.

Queste tre regioni, finchè la sede del Governo era in Firenze, poteva dirsi che avessero in Bologna un punto di passaggio comune. Ma, trasportata quella sede a Roma, è naturale, e non è da mettere in dubbio, poichè basta il più superficiale sguardo in una carta d'Italia a qualsiasi per convincersene, che il sistema itinerario precedente risulterà da ultimo del tutto cambiato.

Appena compiuta la strada ligure della riviera di Levante, il Piemonte e la Liguria, per dirigersi a Roma, terranno la via del litorale tirreno già in esercizio da Sarzana, per Livorno e Civitavecchia a Roma. Dunque il Piemonte e la Liguria sono per nulla impegnati nella congiunzione della strada ferrata aretina colla senese di cui si tratta.

Così potrebbe dirsi egualmente di Milano, perchè probabilmente Milano stessa, per quanto in condizioni diverse dal Piemonte, presceglierà la via agevolissima e pianissima della riviera, piuttosto che la perigliosa degli Appennini. E sarà tanto più effettuabile questo quando sarà aperto il varco del Borgallo, quando cioè sarà fatta la strada ferrata da Parma a Spezia, di cui in ispecial modo si occupò giorni addietro la Camera, e che dovrà per ogni rispetto avere esecuzione.

D'altra parte, se guardiamo la Venezia, veggiamo che questa regione, giunta tardi in grembo della famiglia italiana, è certo, per ora, la regione superiore meno provvista di strade ferrate. Anzi deve confessarsi che, salva una generale comunicazione, è la regione che ne va grandemente povera, per quanto tutto contribuirebbe a far sì che questa eletta parte della nostra nazione dovesse esserne anzi riccamente fornita.

È impossibile dunque non immaginare che la Venezia, la quale sta sul meridiano di Roma, e ne è discosta meno che le altre regioni subalpine, colla sua grande appendice della pianura del Friuli, dove scorrono tanti fiumi che si scaricano nella laguna, non debba avere una strada ferrata a sè particolare, ossia per suo peculiare vantaggio. E siccome della strada particolare della Venezia per ora non c'è traccia, naturalmente non si potrà pronosticare quando questo bisogno del nostro sistema ferroviario sarà adempiuto. Ma non si può non presagirlo e preoccuparsene; anzi sarebbe mancanza il dimenticare che la Venezia, al pari d'ogni altra nobile e principale parte d'Italia, dovrà avere la sua strada nazionale diretta a Roma.

La strada nazionale della Venezia è segnata, come testè ne toccai alla Camera, dal corso del Tevere, perchè il corso del Tevere segna proprio col suo andamento il meridiano che passa per Venezia e Roma. Questa strada riuscirà sicuramente una delle più magnifiche d'Italia. Perciocchè, prescindendo da quelle linee litoranee che sono sì piane, ma corrono sulle coste e sugli orli della nostra penisola, è linea interna, tutta in pianura da Roma all'estremo Friuli, salvo il passaggio dell'Appennino: passaggio indispensabile, ben inteso, a qualunque strada ferrata longitudinale italiana. E non solo si potrebbe dire che la distesa di pianure arriva fino a Roma, ma che si protrae anche fino a Napoli.

Linea adunque più celere, più diretta e relativamente più breve di questa non può immaginarsi. È strada che interessa tre milioni d'Italiani, e strada quindi importante per se stessa, e non solo per le comunicazioni della Venezia; ma, aperto già ed attivo il varco del Brennero, e stando per aprirsi quello di Pontebba, sarà strada internazionale di primo ordine.

Il nodo delle strade ferrate della Venezia, per rispetto a Roma e al Mezzogiorno, non è punto Bologna; il nodo è Ferrara. Dalla qual città un braccio diramandosi al Brennero sarà la via diretta a Monaco ed a Berlino; ed un braccio volgendo alla Pontebba, segnerà la via di Praga e di Vienna.

Ora, che una strada così importante, per quanto interamente *in fieri*, non abbia da aver effetto, io credo che non possa ammettersi, e che il contrario debba entrare nelle nostre previsioni. Appunto per ciò mi sono fondato in questo argomento, che non è estraneo al tema che tratto. Soggiungo solo che l'Appennino si passerà da questa banda in un punto che presenterà un

valico bene collocato, per giusta distanza e simmetrica posizione, come quello del Borgallo.

Prescindendo da ciò, la stessa Venezia ha ora la via di Falconara che va battendo. Dunque, tenendo conto e del presente e di un avvenire, che non è in tutto prossimo, ma che non è neppure del tutto lontano, si deve ridurre a giusto punto la rilevanza delle comunicazioni fra Bologna e Firenze.

Dunque non ci si venga a dire essere l'alta Italia interessata in questa faccenda, quasi che un chilometro di più o di meno potesse importare a metà della nazione. Non vi è in ultima analisi interessata se non se la zona che coincide col reale perimetro di azione della strada da Bologna a Firenze e Roma. A conti fatti, su sistema stabilito, al di là di Bologna, le comunicazioni dirette per Porretta e Firenze si ridurranno ad un milione di Italiani.

Io con ciò non intendo punto di debilitare l'importanza della strada di cui ci occupiamo. Io voglio solamente mettere le cose a posto, mentre, d'altro canto, è manifesto che una strada, per quanto solo mirasse ad unire Firenze a Roma, ossia la capitale con una delle più care gemme della nostra corona, basterebbe questo solo per dichiarare la strada importantissima e meritevole di tutti i nostri riguardi.

A cose integre, e non esistendo le due strade ferrate parallele in Val di Chiana, la vera via da seguire tra Firenze e Roma era quella che la natura aveva tracciata in modo veramente mirabile. E dico veramente mirabile, perchè il displuvio tra i due diversi bacini, e dell'Arno e del Tevere che unisce quella via, è perfettamente in piano. La via dunque naturale sarebbe stata, a cose integre, come ieri accennava l'onorevole Fossombroni, la strada che proseguisse costantemente il corso di Chiana. Per accostarci davvicino ai termini del rapporto sopra la legge che abbiamo sott'occhio, la vera linea, a cose integre (ripeterò sempre) sarebbe stata quella denominata del *Bastardo-Salarco*. Ma, attesa la presistenza delle due linee laterali, ora questa linea è resa assolutamente impossibile. La rete ferroviaria in val di Chiana prenderebbe forma così singolare, anzi dirò così curiosa che se io, che ho qui la pianta, la mostrassi ai miei onorevoli colleghi, basterebbe questo solo per riconoscerne la inammissibilità. Per cercare di rendere con un concetto sensibile la forma che prenderebbe quella maglia, non saprei paragonarla meglio che alla forma di un N oblungatissimo, di un N tifico, a modo di quelle strane lettere che fanno per ghiribizzo i calligrafi.

Detta linea è piana, in buona posizione, ma non va poi scevra di appunti, perchè, tra le altre cose, passa tre canali d'importanza, i quali costringono di elevare sopra una continua pianura dei terrapieni di altezza molto gagliarda. E giacchè ieri l'onorevole Fossombroni accennò un fatto a cui io ebbi parte, lavorando per la strada ferrata traversale in Val di Chiana

mi limiterò a dire tanta essere l'imponenza del canale denominato la Foenna, che mi venne in mente fosse più conveniente, piuttosto che sormontarlo, sottopassarlo. Ed avrei senza fallo scelto questo partito, anche come più economico, se non mi fossero mancati due metri di altezza per farvi scuotere il cunicolo. Ciò dimostri come il fondo del torrente sia sopraelevato sul piano di campagna, e si conosca a quali terrapieni di rilevanza converrebbe dar mano, per lunghezze prolungatissime ed altezze, se non smisurate, notabilissime. Dal che ne deriva essere la pianezza generale della linea più apparente che reale, e quasi perduta colle opere che farebbe mestieri posarvi. Di più quella linea traverserebbe praterie e fondi così poco stabili che, quando era a Fojano il campo militare (lo sanno tutti gli ufficiali), il suolo tremava al passaggio di un treno di artiglieria. È anche suolo in bonificazione, e per questo imbarazzato.

Ma vi è di più ancora: detta linea, che io chiamerei diagonale, se si mandasse attualmente ad effetto, sconcierebbe talmente le comunicazioni adiacenti da non dirne di peggio. Basti osservare che Perugia ed Orvieto, per comunicare fra loro, dovrebbero andare ad Arezzo, verso nord, distante circa 55 chilometri da Chiusi, per retrocedere a Tuoro, verso mezzogiorno, distante 35 chilometri da Arezzo. Il Casentino ed il territorio fra Cortona ed Arezzo per giungere a Rapollano e andare in Maremma dovrebbero arrivare a Salarco, facendo 40 chilometri verso mezzodì, per retrocedere a tramontana altri 30 chilometri.

Di più questa supposta linea, della quale forse altri sollevano, più che non fece ieri l'onorevole Fossonbroni, la preferenza in questo recinto, avrebbe il grave difetto di deteriorare d'assai l'esercizio delle linee garantite dal Governo, più assai che qualunque rialtra congiunzione.

Non ostante dunque che *ab origine* potesse riguardarsi la sua scelta congrua e commendabile, ora si è dotta a qualche cosa che mi dispenso dal definire.

Si estendono all'altra linea Olmo-Salarco le osservazioni esposte sulla precedente, in quanto che questa non è se non se una derivata di quella, ossia quella stessa linea salvo la variante di un tronco. E la variante consisterebbe nel non tagliar fuori Arezzo. E Arezzo per essere conservata alle celeri comunicazioni che possiede, non fa contrasto sul tracciato del resto della strada. Dovunque la strada si voglia far passare, pare che quella città concluda, purchè io sia assicurata del passaggio di qui, poco o nulla mi cale di tutto il resto. Accetto qualunque tracciato in Valdichiana, purchè resti davanti alle mie mura. Convergasì dove si vuole, si passerà sempre per le mie terre e i miei comuni.

Diversa via, se non diagonale trasversale, è quella di cui pure si occupa il progetto di legge, e che ha nome da Cortona ad Acquaviva. Anzi, tutto pareva che da

principio concorresse perchè questa linea fosse la preferita e dovesse andare in esecuzione. Io tuttavia vi sono stato mai sempre contrario, nonostante che dalla mia città natale mi fosse raccomandata e quasi imposta. Dovrei dire che qualche dispiacere mi procurasse simile contrarietà. Egli è che io prevedeva quanto è accaduto. Era linea da non poter reggere in arte, e non ha retto. La origine della sua gestazione non era genuina, ed ha, grazie al cielo, abortito.

Ed infatti linea cotale, sia per essere costituita in contropendenza, sia per farsi adito attraverso a colline di difficile taglio, bisognose di mura di sostegno, sia pei due trafori di che non poteva dispensarsi, era linea da non potersi raccomandare punto dal lato tecnico. Per altro lato nemmeno aveva specialità alcuna che la raccomandasse, anzi molto che la condannasse. Quando tutto pareva che propendesse per la sua effettuazione, io diceva tra me e me, fidando nel senno degli uomini che dovevano giudicarla: pare impossibile che si vogliano affrontare scabre colline, laddove tutto intorno abbiamo facili pianure. E ciò per questo soltanto: per aderire alle brame e premure di qualche proprietario di fattorie.

Mi limito a questi cenni, perchè forse anche di questa linea si dovrà nuovamente parlare.

Pur nondimeno non è che sulla medesima non occorra qualche altra osservazione importante, sulla quale non credo utile di passare sopra. È innegabile essere pregio segnalato di un sistema accorto di strade ferrate lo sboccare a Cortona. So che l'onorevole Gabelli tratta questa materia; onde io, sebbene desidero lasciargli libero l'argomento, mi permetto di fermarmi un momento su detto recapito di Cortona.

Il recapito di Cortona accenna nella carta ad una linea che probabilmente avrà effetto in seguito, ed è la via che accorcia le comunicazioni tra Livorno, Firenze ed Ancona per le valli del Nestore ad Umbertide e dell'Assino a Gubbio, fino a raggiungere il traforo di Fossato. È questo un transito da non dispregiarsi e da tenersi presente nell'ordinamento della rete ferroviaria italiana. Ma non è da dimenticare eziandio che pel medesimo fu riconosciuto occorrere un traforo terribile e pendenze notevoli appunto sopra Cortona. Ciò fece distogliere in passato la strada ferrata da quella parte. Tuttavia quanto non si potè ottenere pel passato potrebbe avere effetto in avvenire, e questo, credo io, soltanto che si scansino i monti di Cortona e, prolungando la linea, si venga un po' più in basso verso il Trasimeno.

D'altro canto, a fronte della comunicazione con Ancona, la quale poi è un fatto dimostrato non risultare di quella grande importanza che si presagiva, è da rammentare che ora felicemente tutta la riva del Tirreno è nostra; che è nostra Civitavecchia, quantunque lontana dalla prosperità a cui può aspirare. Inoltre ab-

biamo Talamone che è altro porto da non dimenticare: un giorno quelle contrade dovranno tornare quali furono, con Roma capitale.

Laonde, a fronte della bontà del recapito di Cortona per la migliore linea da Livorno ad Ancona, non si può disconoscere come un uguale valore non lo sovvenga rispetto alle provenienze di Civitavecchia, ed aggiungerò anche del porto di Talamone e della linea maremmana.

Sotto questo aspetto è chiaro che il recapito di Cortona perde d'importanza, e l'acquista un altro al quale verrò a momenti.

Sbarazzata così la disputa dalle linee che meno hanno probabilità di prevalere nel contrasto, vengo alle due che realmente sono designate dal rapporto della Commissione come preferibili, e sopra le quali particolarmente è richiamata l'attenzione della Camera. Sono queste due linee di congiunzione, l'una quella denominata Bucine-Buoninsegna, l'altra chiamata Tuoro-Chiusi. In verità ambedue questi legami sono, nello stato attuale delle cose, i legami di strade ferrate razionali e plausibili. Sono razionali perchè al Bucine si distacca dall'aretina la nuova via verso la stazione di Rapolano, o della Buoninsegna che voglia chiamarsi, raggiungendo la senese per dove essa entra in Valdichiana. Diversamente la linea Tuoro-Chiusi si distacca dall'aretina nel punto dove questa fa gomito per dirigersi verso l'Umbria e pel Trasimeno raggiunge le Chiane.

Ambedue questi tratti completano il sistema della nostra rete ferroviaria; ed è singolare che l'uno non esclude l'altro, anzi può dirsi che l'uno completi l'altro. Se non che la linea, che per brevità chiamerò del Bucine, passa per luoghi veramente disastrosi, per luoghi ermi e montuosi, tanto che, quando due anni fa io la perlustrai, venni avvertito di badar bene a che ora del giorno andava, perchè la strada non era sicura dai malfattori. Ma l'ingegno di chi ha preso a patrocinare questa strada ha prodotto, all'ultim'ora, uno studio così arguto, del quale non si può parlare senza una gran lode, ed il quale ha fatto come disparire quelle insite difficoltà e que' difetti che avrebbe il luogo per se stesso. Il disegno a questo rispetto è mirabile; ed io comprendo come il Consiglio superiore dei lavori pubblici, preso da questa mirabilità di disegno, dette la preferenza a quella linea.

Ma tale perfezione come avviene? È manifesto che avviene a furia di artifici, di lavori stragrandi, di opere strabocchevoli. Già i documenti che sono stampati e sottoposti all'esame della Camera dimostrano come la linea stessa abbia quattro trafori per metri 1400 circa.

Vi sono tagli profondissimi di 15 a 20 metri e più, ai quali messo mano, sanno tutti gli uomini d'arte che non potranno al solo taglio attenersi le opere, ma che dovrà protrarsi la perforazione. E, come mi faceva av-

vertire spontaneamente uno dei più stimati ed abili costruttori d'Italia, una delle più grandi difficoltà dell'impresa sarebbe il come poter accedere ai lavori. Bisogna sapere che la strada passa attraverso a tante groppe, divise da borri profondi, talmentechè quasi ogni tappo richiederebbe una strada sussidiaria per poter giungere a lavorarvi, per poter fare i trafori, i viadotti e le trincee. A titolo d'onore nominerò quest'uomo di alta riputazione, che è l'ingegnere Tatti di Milano, il quale, invitato dai promotori della linea perchè volesse accudire all'esecuzione, non ostante che egli sia uomo tanto intraprendente, pratico ed ardito, ne rimase sgomento. Ed a me, spontaneamente, senza che io ne lo richiedessi, disse: io quella strada non la farei nemmeno per 6 milioni di lire. Ed avvertite che anche dalla fattispecie che ne occupa si può trarre argomento quanto sia animoso il lodato costruttore. Oltre alla linea del Bucine, avendo pure visitato la linea, di cui ho testè parlato, da Cortona ad Acquaviva, il costo della quale dal Siben fu valutato lire 3,800,000, dichiarò: io prenderei a fare questa per 3 milioni, non farei per 6 la linea del Bucine.

Una strada così scabrosa e difficile non può non richiedere un lungo tempo di esecuzione. Il farla in due anni sarebbe farla colla massima rapidità. Ma per giungere a questo risultamento bisognerebbe accrescere la spesa, attesochè per la sua costruzione regolare occorrerebbero almeno tre anni. Tuttavolta la linea del Bucine non si può negare non abbia una qualità molto valutabile, e questa qualità consiste nel rendere più breve la comunicazione tra Firenze e Roma.

Risulta dai documenti presentati che questa maggiore brevità, su trecento e più chilometri, si è di circa 14 in 15. Io credo che all'atto pratico questi 14 in 15 chilometri diminuiranno; ma comunque mi piace di constatare essere la linea del Bucine la più breve; e questa, a mio credere, pare la ragione suprema per cui al Ministero dei lavori pubblici ne fu raccomandata la esecuzione.

Ma, quando dalla brevità si passa a valutare la celebrità colla quale una linea siffatta può essere percorsa, la cosa cambia d'aspetto. Ed in verità io qui devo esternare cose alle quali non avrei amato discendere. Non so bensì nascondere il disgusto provato nel vedere stracchiate, lasciatemi dire la parola, contorte le cifre per provare che alla brevità si unisce una grandissima celerità.

Il vero si può impugnare e s'impugna da chicchessia; ma qui nella Camera abbiamo dei valenti ingegneri che capiscono alla prima la forza delle circostanze alle quali faccio allusione.

Sia pure questa strada più corta, sia pure la linea maestrevolmente dipinta in carta; ma io dico che, per arrivare a Buoninsegna, che è il culmine del nuovo cammino, si arriva a 315 metri sul livello del mare,

mentre non si è che a 130 metri alla stazione di Montevarchi. Abbiamo adunque una salita continua di oltre 150 metri da fare, dei quali da Bucine a Buoninsegna ne rimangono 115 circa.

Come possa essere più celere e meno faticosa una strada che ha un'eccedenza in altezza di 60 in 70 metri, è cosa che nessuna stiracchiatura d'orario potrà mai far concepire.

Tutto considerato e tutto ammesso, la tanto decantata maggior brevità del Bucine non potrà dare che dieci o dodici minuti di vantaggio. Nulla più.

Se dovessi scendere a qualche particolarità, noterei che questa più breve linea esige trafori e tagli di grandissima importanza. Ora, che questo tratto di 25 chilometri lungo trafori e viadotti e trincee di quella tempra, possa percorrersi con celerità di 60 chilometri all'ora, come presume la Commissione, è cosa da riporre nella sfera delle speranze. Per conseguire 60 chilometri di celerità, compresi i rallentamenti, le fermate, bisognerebbe camminare colla velocità di 70 chilometri all'ora. Però, tale velocità di 70 chilometri non si può raggiungere nemmeno nelle più distese pianure.

Nè questo è tutto. È bellissimo il disegno della nuova traversa, ma al suo termine s'incontra la strada ferrata senese. Ora questa strada al di là della Buoninsegna è tortuosa, e presenta pendenze notevoli, sulle quali non si può correre colla celerità presunta.

Io credo che tutti i magnificatori della linea del Bucine non abbiano percorsa mai la strada senese, perchè, se l'avessero percorsa, riconoscerebbero che è strada di più che modesta condizione. È strada che fa onore ai suoi costruttori pel poco costo che importò; ma è strada del tutto disacconcia alle grandi corse ed ai primari bisogni.

Di più è da notare che la strada senese, proseguendo dalla Chiana verso Orvieto, trova nel passo di Ficulle un punto assai elevato, elevato quanto quello della Buoninsegna. Per cui è necessaria davvero molta sottigliezza per dimostrare la pianezza, la regolarità, la speditezza della strada medesima.

Faccio ancora riflettere che la nuova via, colla comunicazione dal Bucine, percorrerebbe paesi così poco abitati e frequentati, che nel percorso da Firenze a Roma non trovereste che Orvieto arrampicato sur un banco di tufo, e del resto squallidi villaggi, rare abitazioni. Quale confronto coll'amena via attuale da Firenze a Narni, allietata della più ridente natura e del passaggio o della prospettiva di dieci città!

Non basta ancora: si è riguardato il tramite da Bucine come una linea strategica. Oggi la strategia nelle strade ferrate comincia a prendere gran voga. Ma io ricorderò come il signor ministro della guerra dichiarasse che egli sotto l'aspetto strategico preferiva una congiunzione verso il sud. Come i dilettranti di strate-

gia gliene preferiscano altra verso il nord non comprendo.

Si dice che per mire strategiche sarà necessario avere tutta la strada ferrata da Firenze a Roma, e così pure il legame del Bucine, a doppio binario. Se così è, bisognerebbe al costo già grande di esso legame ad unico binario aggiungere il soprappiù occorrente per raddoppiarlo. Sanno gli esperti nella materia che il costo della via ad un binario o due varia nel rapporto di cinque a sette. Ma ciò generalmente; e qui noi dovremmo accrescere ancora questa proporzione in vista delle grandi opere e delle tante costruzioni occorrenti nella linea del Bucine. Per doppio binario ci accorgeremo poi di quanto si dovrebbe accrescere la lunghezza complessiva dei trafori stimata a 1400 metri! Non si esagera punto, ritenendo anzi ristrettamente che, per fornire la congiunzione da Bucine di doppio binario di guide, sarebbe forza aumentare le previsioni da sei ad otto e nove milioni di lire.

Ma vi ha quest'altro ancora di singolare da riflettere, ed è che, per fare questa supposta linea nuova strategica a doppio binario, se ne lascerebbe in disparte un'altra che, se adesso non è a doppio binario, vi è preparata in tutte le sue opere d'importanza e nel suo tracciato. È quel tratto che ha costato tesori, voglio dire il tratto che intercede da Bucine a Laterina verso Arezzo.

Questo tratto, che qui sia detto in passando, non si sa perchè si estollesse su pei colli di Valdambra, invece di proseguirlo lungo la valle dell'Arno, se non forse fu destramente per predisporre la diramazione da Bucine, mentre altrimenti non si potrebbe capire, fino a dargli pendenze dell'8 e del 10 per mille, in cambio di procurarsi una strada pianissima, questo tratto, diceva, è già preparato a ricevere il doppio binario.

Come dunque lo vogliamo abbandonare con tante opere fatte all'uopo che si ricerca, e le quali tanto aggravio portarono alle finanze dello Stato? Io veramente non saprei come si potesse, non che fare, presumere sciupio simile. Anzi è voce che le grandi opere e veramente importanti che esistono nel tratto da Montevarchi ad Arezzo, che ora si tratterebbe di abbandonare a metà, per far luogo ad una ripetizione loro sulla linea del Bucine, fossero fatte, dacchè il Governo garantiva l'interesse del sei per cento sulla spesa. E si crede che gli ingegneri toscani volessero con ciò mostrare che anch'essi erano abili a costruire strade stupende, ed a fare un *quid simile* ed un'emulazione della strada porrettana, per quanto i luoghi potevano consentire il confronto.

Io poi mi permetto di avvertire la Commissione che, se non cado in grande equivoco (locchè non credo), non sta in fatto che la strada da Orvieto ad Orte sia a doppio binario. Io credo che sia una strada costruita quando non si poteva prevedere così sollecito il trasfe-

rimento della sede del Governo a Roma, epperiò fatta in proporzioni abbastanza umili. Questa strada sarà sempre utile, come fu fatta dai suoi promotori; ma, diciamo le cose come sono, ritengo che come è, sia una strada tutt'altro che acconcia ad un gran transitò.

Con quello che ho sin qui esposto, non ho inteso di combattere la linea del Bucine. Ho avuto soltanto in mira di porre le cose al loro posto. Non escludo le qualità speciali di essa strada. Guardando la carta, si vede manifestamente che essa completa la rete toscana. Ecco il suo effetto, ecco il suo compito, e nulla più. Noi bensì siamo ora per fare qualche altra cosa.

Per non negare quello che a me sembra giusto, dirò ancora come potrà ella valere dal lato strategico. Questo comprendo, che in caso di concentramento di truppe lungo la via maremmana, esse possono venire per la strada ferrata Asciano-Grosseto, quindi da Bucine nella valle dell'Arno.

Quando poi si soggiunge che la linea del Bucine può facilitare e migliorare l'esercizio ed i proventi dell'altra da Asciano a Grosseto, io rifletto che questa strada da Asciano a Grosseto ora non rende che 3 o 4 mila lire al chilometro. Vi è proprio davvero luogo a ravvivare. Ma come il ravvivamento debba succedere, si lascia di esporre. Ed è difficile dimostrarlo per luoghi agresti, e senza risorse e popolazione. Parmi il caso che uno storpio si appoggiasse ad altro storpio per reggersi, e così presumesse di rinvigorire.

In conclusione io non mi oppongo a che la strada del Bucine si faccia. Se si vuole anche assegnarle un certo vantaggio per l'utile generale del paese, io l'ammetto, ma si faccia coi modi possibili, e nelle proporzioni che merita.

E qui credo opportuno di svelare il segreto onde tanto si strombazzava essa linea. Per la gravità delle opere e delle spese che ho testè dimostrato, è chiaro che non potrebbe aver vita ed esercitarsi coi proventi propri. Facciamo sì che sia dichiarata strada nazionale; allora di certo il provento di tutta la linea faciliterà la nostra impresa. Questo è l'agguato che si tende alla buona fede della Camera.

Dunque io non ho che lo scopo d'impedire gli effetti disastrosi di una magnificazione. Non conteso l'utilità della via del Bucine, ne conteso il panegirico. Io credo che, per tutte le considerazioni svolte, non può essere la strada nazionale a cui noi tendiamo.

Ed ora mi sovviene anche un'altra osservazione che sarà l'ultima su questa materia.

Si è molto detto e notato, rispetto a certi dati non creduti esatti della relazione ministeriale, il che proviene dall'essersi la relazione stessa fondata sopra gli studi di massima primitivi, che chi l'ha scritta aveva sott'occhio. Gli zelantissimi e benemeriti promotori di questa linea non paghi di quel risultato, vollero aggiungere diligenza a diligenza e produssero quel lavoro *mirabile*, secondo cui si è udito trattare di questa strada,

e sul quale si fondò il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Hanno quindi richiesto che il Governo modificasse i dati esposti. Ma poi non hanno pensato ad accrescere la somma di spesa: perciocchè le lire 4,800,000 addotte sono relative alla prima condizione della linea, non al secondo studio perfezionato. Dunque, se sono da correggersi i dati in *pro*, sono da correggersi anche quelli *contro*. E questa correzione a più doppi porta l'incremento della spesa a scandaglio primordiale, siccome il perfezionamento precedente da tanto maggiori e più gagliarde opere ed artifizii.

Noi, intendendo a fare la congiunzione delle strade ferrate aretina e senese, intendiamo a provvedere una strada ferrata nazionale. E quando si tratta di strada ferrata nazionale, non basta dire solo: questa è più breve di dieci o dodici chilometri, è più spedita di dieci o quindici minuti. Non so davvero se questi possano essere i criteri per stabilire una linea nazionale.

La strada ferrata tra Firenze e Roma non deve solo servire ai *touristes* che amano cambiarsi tra le due capitali, ed a quegli spiriti intraprendenti che per risparmiare tempo si caccino in vagone la notte e non pensano ad altro che arrivare la dimane a compiere i loro affari.

Una strada ferrata nazionale ammetto che debba avere per scopo supremo, per fine ultimo gl'interessi generali della nazione, e quindi la più congrua direzione, la brevità, il celere tragitto. Ma misura e prudenza occorrono in tutto, nè tutto si può sempre conseguire a puntino. E molto meno si vuole conseguire un'ideale ipotetico a petto di grandi e patenti sacrifici. Per tutte le esposte ragioni trovo grandemente dannoso il concetto che scegliesse per congiunzione principale delle strade ferrate aretina e senese il legame del Bucine, e ritengo che esso in effetto non formi nè la comunicazione più spedita nè la più conveniente tra Firenze e Roma.

La linea invece del Chiugi o di Tuoro a Chiusi non ha che sei o sette metri di dislivello. È formata di grandi rette e di larghissime curve. Qui davvero si potrà spiegare la massima celerità del vapore. Non occorre nessuna opera d'arte: l'opera più rilevante sarà un ponticello di 12 o 15 metri per attraversare un canale con arginelli non più elevati di due metri. Del resto pianure e sempre pianure. Ha dichiarato un distinto costruttore che la farà in sei mesi: è un costruttore valentissimo che la imprende *à forfait* al prezzo di 90 mila lire al chilometro, impiegandovi guide del modello Vignolle del peso di 36 chilogrammi al metro.

Questa congiunzione segue il sistema itinerario vigente, proseguendo la via attuale da Firenze ad Arezzo dove trova opere che sarebbe sconsigliatezza abbandonare. Arezzo non è punto lasciata indietro, nè altronde pregiudicata; e ciò è un gran bene per la importanza indiscutibile di questo recapito. Cortona del pari conserva la usata stazione. Poi la linea va per l'amena

proda del Trasimeno ad imboccare in valle di Tresa, e di qui a Chiusi. Se non fossi in procinto di scorciare il mio dire dovrei diffondermi sulla bontà di questo imbocco a Chiusi. Basti accennare che da Chiusi spulzò Garibaldi, pressato dagli eserciti di Francia e d'Austria dopo la gagliarda difesa di Roma nel 1849. Si torna sulle antiche tracce dei nostri proavi. Chiusi fu già la capitale dell'antica Etruria: e questo dimostri in quale buona posizione si trovi. È posizione che ravviveranno ben altre strade e provenienze.

Siamo in territori ameni, colti, popolosi. Non si pregiudica alcuno, e si provvede al presente ed all'avvenire. Vi si provvede con poco: che più si cerca?

La congiunzione del Chiugi per Castiglione del Lago è quella che all'Umbria fa il meno danno. Perché non si dovrà ciò valutare? Vale meno questa regione dei territori squallidi del Senese? Nè è mica vero che Perugia sia disinteressata nella quistione, perciocchè potesse presumersi che essa approfitterebbe sempre della strada ferrata per Foligno. Perugia dista da Foligno tanto quanto dista da Tuoro. Ma da questa banda le pendenze del cammino sono più adeguate e la via più celere. E sebbene da Tuoro a Roma corrano alquanti chilometri di maggiore distanza, è da riflettere che da Foligno a Roma s'incontra quella gioia dei monti Balduini, con quel seguito di mala via, per la quale tutti che noi qui siamo conosciamo per prova quanto sia rallentato il transito.

Dunque non solo Perugia ma il suo cospicuo territorio, fatta la traversata da Tuoro a Chiusi, troveranno il vantaggio di una buona mezza ora per arrivare da Orvieto a Roma, anzichè passare da Foligno. Ed è questo vantaggio da nulla? Perché di quest'altro vantaggio non si vorrebbe tenere alcun conto? Vi ha forse preferenza di luoghi e regioni al nostro cospetto? E se preferenza si dovesse avere, da che parte dovrebbe pendere?

Se non che quella dialettica, che proprio si è mostrata veramente strenua e pertinace nel sostenere la linea di Bucine, fa capo ad altro argomento, e tira in campo nuovi pretesti per contestare la più savia risoluzione. Tira fuori la cattiva natura del tronco di strada ferrata in esercizio da Montevarchi ad Arezzo. Si fa notare che è tratto disagiato, che ha pendenze giungenti sino al 10 per mille. Sarà anche vero; ma sono pendenze di breve lunghezza, interrotte da piani e falsi piani. Succede nelle vie ferrate quello che tutti provano nelle strade ordinarie. Il vapore si può un poco forzare quando la salita è breve, e si è certi di potere tosto rallentare lo sforzo. Medesimamente come avviene coi cavalli, ai quali si può dare una sferzata perchè trottino su breve rampa. Chi potrebbe frustarli e sforzarli in lunga e continuata salita? Così è del vapore cui non si potrebbe dare registro soverchio in pendenze di lunga tratta, quali quelle del Bucine al cinque e mezzo, laddove si corre con certa ve-

locità nelle corte tratte sopra Arezzo all'8 ed al 10 per mille.

Niente poi in nessun caso consiglia ad abbandonare una strada che si può percorrere, e che tutti conosciamo che si percorre con la migliore agiatezza.

Riguardo al rispetto strategico, l'onorevole ministro della guerra si è spiegato ben chiaro dicendo che preferiva le linee meridionali. E se soggiunse: io a questa preferenza strategica non do tanto peso da sacrificarle gli interessi economici e commerciali, cosa implica? Implica il giusto, quello che è: ma la preferenza permanente, molto più avuto riflesso che in realtà sacrificio non occorre nè di commercio, nè di amministrazione nè di economia, anzi succede l'opposto.

Risulta poi chiaro dalla relazione della Commissione militare incaricata di precisare le opere di difesa generale dello Stato, come essa, in consonanza col signor ministro della guerra, designasse la congiunzione delle strade ferrate scorrenti in Valdichiana* con una traversa (da Cortona) che poco si discosta dalla linea di congiungimento preferita dal Governo. Che se nelle nostre strettezze finanziarie non è ora possibile di attuare una seconda linea di difesa al di qua dell'Appennino, ciò non toglie che le posizioni designate di Magione, Chiusi e Radicofani non siano strategiche. E ciò non toglie che a questo secondo munimento non si debba pensare, e che convenga, per quanto è possibile, venirci provvedendo.

Ora, la strada di Tuoro-Chiusi, appunto come bene avvisava il signor ministro della guerra, essendo vicina e passando in prossimità di quei futuri forti, ne prepara il comodo accesso e la difesa. Ed in quanto si sottilizza sulla direzione verticale ai forti, giova di grazia riflettere da dove la linea Tuoro-Chiusi si diparta. Non occorre ricordare che questo: presso Tuoro è il punto preciso dove avvenne la battaglia di Annibale. Può dunque negarsi che non sia sito strategico di sua natura?

Oltre di che, siccome la linea Tuoro-Chiusi in gran parte percorre quella valle di Tresa che fa capo a Chiusi, ed è in prosecuzione della proda meridionale del Trasimeno che succede a Magione, per questo, anche, a stretto rigor di termini, abbiamo un tratto di nuova linea che forma la strada ferrata di legame tra i due futuri forti predetti. Messa la strada ferrata in quella valle, la congiunzione tra Magione e il tronco di cui si tratta è cosa da poco, e di conseguenza è tale a cui Perugia provvederà di certo di per se stessa. Allora abbiamo già rilegata la nuova strada ferrata del Chiugi con altra in situazione veramente strategica ed opportuna.

Io, per non dilungarmi di vantaggio, tacerò della utilità del servizio che è proprio della linea del Chiugi, in confronto dello sconcerto che ne verrebbe dal bivio a Bucine. Su questo punto lascio la parola e l'assunto al signor ministro dei lavori pubblici il quale sarà al

caso meglio di me di far osservare, con piena cognizione di causa e con minute particolarità, la preferenza della linea che ha prescelto.

Mi taccio ancora di tutto che ha riguardo a convenienze dell'erario ed ha aspetto finanziario, perchè l'onorevole Ferraciu mi fu cortese di comunicarmi una dimostrazione sì limpida dal lato economico della questione relativamente all'interesse dello Stato, che veramente è tale da far propendere la bilancia per la scelta che egli stesso propugna. Io dunque lascio a lui la dimostrazione di quella convenienza, sembrandomi un plagio il solo prelibarla qualmente l'appresi. Come pure mi taccio relativamente al riscatto, ed all'onere che ne sarebbe per venire, in tempo non lontano, alle finanze. Colla linea Tuoro-Chiusi si avrebbe invece guadagno. Del riscatto bensì sarà luogo a parlare nella discussione degli articoli, qualora a questo punto si venga. Comunque, ella è questione bene affidata al signor ministro delle finanze, ed io devo guardarmi di preoccupare il suo compito.

Con ciò sono al termine del mio discorso. A me pare che la linea Tuoro-Chiusi presenti tutti i meriti, compreso quello della brevità relativa, e che per tutte ragioni la linea di Bucine non possa soprastarle. Non ultimo dei suoi pregi è che la congiunzione avviene in luoghi floridi e popolati; in contrapposto all'altra che tutta si distende in luoghi deserti ed agresti.

Io mi riassumo dicendo che, non contestando l'utilità speciale della linea del Bucine, non credo che la Camera possa darle la preferenza sopra l'altra, egregiamente scelta dal ministro dei lavori pubblici col voto dello intero Gabinetto. Mi auguro che la sanzione della Camera venga a coronare, in questo caso, le savie deliberazioni del Governo.

PRESIDENTE. Ora viene il turno dell'onorevole Gabelli, che lo cambiò con l'onorevole Fossombroni.

GABELLI. Io comincio col rassicurare la Camera, da una paura che avessero potuto ispirare alcune parole dette ieri dall'onorevole Lazzaro. L'onorevole Lazzaro accennò alla possibilità di lunghi discorsi, ed alluse a me, come ad uno dei possibili autori di lunghi discorsi. (*Si ride*) Parlerò pochissimi minuti.

Non parmi molto necessario esaminare, in tesi generale, la convenienza o no di operare la congiunzione delle due linee; a me sembra che sulla massima siamo tutti perfettamente d'accordo in conseguenza di due soli numeri. Si tratta di costruire 20 chilometri di strada, presso a poco, e, con la costruzione di questi, accorciare la distanza da Firenze a Roma di 70 a 80 chilometri. Questi due soli numeri, a mio avviso, tolgono la possibilità di qualunque discussione intorno alla convenienza in massima di fare l'accorciamento.

La Commissione (non pigli in mala parte le mie parole) ha resa un poco più difficile la risoluzione del quesito proposto nel progetto del Ministero.

In complesso il Ministero diceva: vi propongo la tale linea, e lasciava in discussione quale doveva farsi, poichè, oppugnando la sua, naturalmente si doveva proporre un'altra. La Commissione ha fatto doppio il quesito, ha detto cioè: 1° Quante linee dobbiamo concedere? 2° Quali linee dobbiamo concedere?

Esaminiamoli tutti e due e naturalmente cominciando dal primo, cioè: quante linee dobbiamo fare?

Io sono, e lo sa la Camera, fra i pochi che non amano la moltiplicazione eccessiva delle strade ferrate. Quando sono troppe, facendosi concorrenza l'una coll'altra, rendono impossibile un equo impiego di capitali, e l'immobilizzazione di un eccessivo capitale che non offre interesse la credo dannosa al paese.

È certo che anche le due strade di Bucine e di Tuoro, che credo ormai uniche discutibili fra tante altre proposte per la congiunzione delle due linee, si faranno concorrenza, e se la faranno tanto più viva in quanto che lo scopo principale di tutte due è identico. Questo scopo non è il soddisfacimento dei bisogni locali, ma l'accorciamento della percorrenza dai punti estremi Roma e Firenze; o si passerà per l'una delle due congiunzioni o si passerà per l'altra, ed è chiaro che non si passerà per Tuoro se si passerà per Bucine e viceversa.

A me pare che non sia molto da guardarsi a certe piccole differenze che vennero ricordate e dibattute dalla Commissione e dagli oratori che mi hanno preceduto. Si è detto: per di qui si guadagna due minuti, per di là se ne perdono tre; si è fatto un conto minutissimo sulle pendenze, sui numeri di stazioni, sulla perdita di velocità, ma in complesso però anche coloro che tennero dietro a tutte le minuzie riuscirono a differenze meschine.

Ora mettiamoci in mente che nel fare un orario, nel segnare il corso dei convogli sulle tabelle che conosciamo col nome di *orari grafici*, le velocità si riducono, si stirano un poco di lì, un poco di là per lasciare la possibilità dell'incrocio dei treni.

In una percorrenza lunga quanto quella di Firenze a Roma è impossibile assolutamente di tenere il conto di quattro, di cinque, di sei minuti; vi sfuggono di mano nel fare l'orario.

È quindi completamente inutile fare questi raffronti che non portano ad alcun pratico risultato.

La convenienza di fare piuttosto l'una che l'altra delle due linee che sono in concorrenza, la desumo da altre considerazioni, e prima di tutto da un'idea generale sulla disposizione delle reti che per alcuni avrà valore, per altri no, che in ogni modo ne ha per me.

A me sembra che si debba cercare di portare quanto più è possibile le comunicazioni ferroviarie vicino alla capitale. Capisco che non c'è una grande differenza fra la linea del Bucine e quella di Cortona, rispetto ad un avvicinamento alla capitale, ad ogni modo un avvicinamento c'è. Ma la ragione principale della preferenza

da accordarsi all'una od all'altra delle linee proposte, consiste nella differenza di costo. Una delle due linee, ci si dice, costa tre milioni, un'altra costa quattro milioni ottocento mila lire.

Questo viene asserito, ma conoscendo la natura dei terreni, sono convinto essere impossibile costruire la linea di Bucine-Buoninsegna pel prezzo segnato di quattro milioni ottocento mila lire. La somma equivarrebbe ad un prezzo chilometrico di 170 mila lire. Trattasi di una strada di montagna e lo dimostra il numero dei sotterranei che si debbono aprire. Ora è inammissibile che si possa costruire una strada di montagna con 170 mila lire al chilometro.

Si dice, esistono i progetti e quindi i conti particolareggiati della spesa. Per l'amor di Dio! non facciamoci sopra troppo assegnamento. Anch'io sono ingegnere; dei progetti ne ho visti e ne ho fatti, e so che fra i conti preventivi ed i conti di liquidazione c'è sempre una grandissima differenza.

Se vogliamo sapere il costo effettivo di una linea non dobbiamo pigliare per frumento secco il conto di progetto, ma moltiplicarlo pel coefficiente che oramai abbiamo imparato a determinare, e che ci dà, rispetto alle strade di montagna, la misura della differenza fra i preventivi ed i conti di liquidazione. Quando avremo fatto questa operazione sul preventivo dei 4,800,000 lire, ci faremo persuasi che occorreranno presso a poco 8 milioni per eseguire la Bucine-Buoninsegna, e sarà questa una ragione per rifiutarne la concessione.

Lo Stato, si replica, riscatterà la linea. La Commissione infatti determina che lo Stato possa riscattare tanto la linea di Bucine-Buoninsegna, quanto quella di Tuoro-Chiusi per un prezzo determinato. Allo Stato quindi la linea non costerà mai più del prezzo di progetto, qualunque sia il costo effettivo.

DI BROLO. (*Della Commissione*) Non la compera lo Stato.

GABELLI. Io non so se la comprerà o non la comprerà e non lo so per la ragione che è ancora da risolvere una questione gravissima e della quale una buona volta bisognerà pure seriamente occuparsi, voglio dire la questione delle condizioni delle ferrovie romane e della loro società.

Vorrebbe l'onorevole Lancia di Brolo, che mi ha interrotto, che il Governo si astenesse dal comperare la linea del Bucine-Buoninsegna quando tornasse allo Stato tutta la rete romana?

Io non mi addentro nella questione perchè mi pare troppo grave e troppo complicata per trattarla qui; ho voluto semplicemente ribattere l'interruzione dell'onorevole Lancia di Brolo.

Per le considerazioni che ho svolte, ed alle quali potrei aggiungerne altre, ritengo che debba concedersi una linea sola, e che questa linea debba essere la linea Tuoro-Chiusi. Ma è da accettarsi tal quale, senza alcuna modificazione, la proposta del Governo?

Non mi pare. Una modificazione può essere utilmente proposta e credo che l'accetteranno senza difficoltà tanto il Ministero, quanto la Commissione.

Il punto di distacco della linea Tuoro-Chiusi venne stabilito a circa tre chilometri più su di Tuoro, in aperta campagna, dove non esistono nè abitato nè stazione. A me non entra che si debba fare una biforcazione senza stazione. So che alcune se ne sono fatte. La linea del Tirolo si congiunge con quella di Lombardia fuori della stazione di Verona, alla distanza di tre o quattro chilometri, e alla biforcazione esiste solo una casa cantoniera.

È accaduto a me nel 1859 di trovarmi sopra una locomotiva che andava da Parona a Verona e di quasi incontrarmi con un convoglio che veniva per l'altra linea. Ci siamo fermati con le due locomotive a forse 20 metri l'una dall'altra. Nessuna meraviglia che ciò possa accadere ad altri. Le biforcazioni poste nelle condizioni in cui si troverebbe quella progettata dal Ministero sono sempre pericolose, e particolarmente quando le linee sono destinate alle grandi velocità.

Quindi io credo che si debba operare il distacco della nuova linea a Cortona. Se ne otterrà di risparmiare la costruzione di una nuova stazione e di avere la biforcazione ad una stazione che, servendo un grosso paese, si trova naturalmente provveduta di binari di servizio, di piani caricatoi, di rifornitori d'acqua, di tant'altro che è interessantissimo non manchi là dove due linee concorrono.

Un'altra considerazione dev'essere fatta. Al punto di biforcazione necessariamente i convogli diretti debbono fermarsi; ne viene di conseguenza che, o i convogli diretti non si fermeranno a Cortona, e si farà, senza sufficiente motivo, un danno ad un grosso paese, i cui interessi non parmi che la Camera possa trascurare; o i convogli diretti debbono fermarsi prima a Cortona e poi a Tuoro (in due punti, cioè, distanti sei chilometri l'uno dall'altro), e ciò non è molto d'accordo col fine pel quale si ordinano i convogli diretti.

Io accetto dunque la linea proposta dal Ministero, con questa sola modificazione, che il punto di biforcazione sia a Cortona, non a Tuoro.

Non mi si opponga che debbono costruirsi cinque o sei chilometri di più di ferrovia. Non è punto necessario di costruire una strada nuova, ciò che porterebbe ad avere due linee parallele a poca distanza l'una dall'altra. Per quanto io propongo, basta ridurre a doppio binario cinque chilometri della ferrovia attuale.

La modificazione del punto di attacco è l'unica che io apporterei al progetto di legge proposto dal Ministero, e credo che non potrà sollevare serie obiezioni.

BUSACCA. Dopo il voto del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, dopo la proposta della nostra Giunta

parlamentare, io sperava che questa discussione spiaccevolissima, in cui si mettono in contrasto gl'interessi di una provincia con quelli dell'altra, si sarebbe evitata; ma, poichè diversamente è piaciuto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, non è colpa mia se, mio malgrado, io sono costretto ad entrare in questa discussione.

Prendendo dunque a trattare questo argomento, io comincio dal dire che rispetto molto le cognizioni tecniche dell'onorevole Monti; io non sono ingegnere, rispetto la sua qualità; ma egli mi permetterà che rispetti pure quella del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, la quale mi accorderà che non vale meno della sua, e che alla sua, in quanto riguarda la congiunzione Bucine-Buoninsegna, fu diametralmente opposta.

Veniamo al fatto.

Molti progetti si sono messi innanzi per questa congiunzione. Quali sono le massime da seguire nella scelta? 1° preferire quella che più giova agl'interessi generali del regno; 2° a condizioni uguali sotto questo aspetto, preferire quella che promuove maggior somma d'interessi speciali. Ora, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, interpellato la prima volta a proposito della linea Cortona-Acquaviva o Cortona-Chiusi, dichiarando che era conveniente per sè agl'interessi speciali di qualche provincia, la respingeva perchè non era conveniente per gl'interessi generali del paese; la ragione la vedremo fra poco.

Il ministro dei lavori pubblici più tardi nominò una Commissione, e questa propose la linea Bastardo-Olmo-Salarco. La questione fu finalmente dal Ministero altra volta rimessa allo studio del Consiglio dei lavori pubblici. Ora il Consiglio, esaminati i progetti di tutte le linee, respinse Bastardo-Olmo-Salarco nell'interesse generale, perchè accorcia la percorrenza da Firenze a Roma tre chilometri meno che la linea Bucine-Buoninsegna; la respinse anche per interessi speciali, oltre ad altri inconvenienti tecnici, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ammette la convenienza d'una seconda congiunzione nell'interesse speciale di Perugia, e la linea Bastardo-Olmo-Salarco non si concilia con quella. Poi respinse per ragioni tecniche la congiunzione Olmo-Salarco. E finalmente prendendo in considerazione tutte le altre linee, così si esprime:

« Considerando che le altre linee, le quali hanno il loro punto di diramazione dall'Aretina al di là dell'Olmo, danno luogo ad un abbreviamento di tragitto anche minore di quello che si otterrebbe colla costruzione dell'Olmo-Salarco, e quindi non sono ammissibili nell'interesse generale; potendo soltanto ritenersi utile e probabile la costruzione di una delle linee di congiunzione più prossime al Trasimeno nell'interesse speciale delle provincie di Arezzo e di Perugia. »

Opina:

« Che sia da preferirsi, avuto riguardo agl'interessi generali del paese, il tronco ferroviario Bucine-Buoninsegna; e ciò anche perchè non farebbe ostacolo alla concessione d'un altro tronco di congiunzione presso il Trasimeno (cioè Tuoro-Chiusi) nell'interesse speciale delle provincie d'Arezzo e di Perugia. »

Ora, se noi seguiamo nei suoi ragionamenti il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ne risulta che il Consiglio, se gravissime difficoltà tecniche non si fossero opposte, avrebbe preferito la linea Bucine-Salarco, come quella che, percorrendo un lato solo del triangolo Bucine-Buoninsegna-Salarco, avrebbe dato il tragitto più breve; poi Bastardo-Olmo-Salarco, poi gli altri tronchi proposti, in ordine decrescente a misura che il punto di distacco dall'Aretina si scostasse più dall'Olmo; ed era questo il motivo per cui non aveva approvato Cortona-Acquaviva. Ammise finalmente come seconda congiunzione nell'interesse speciale di Perugia, Tuoro-Chiusi. Questo è il voto del Consiglio Superiore; e, secondo me, si spiega facilmente.

Infatti Bucine è nella ferrovia Aretina il punto che si accosta di più ad una retta che si tirasse da Firenze a Roma. Da Bucine in poi l'Aretina si scosta più andando ad Arezzo, ancora più a Perugia, ancora più a Foligno, donde torna a riaccostarsi alla retta per incontrarsi colla ferrovia Senese ad Orte. Nella ferrovia Senese all'incontro, Buoninsegna è precisamente sulla retta tirata idealmente da Firenze a Roma, indi la ferrovia se ne discosta andando ad Orte, ma se ne discosta ben poco. È evidente adunque che, escluso per ostacoli tecnici Bucine-Salarco, il massimo accorciamento non può aversi che dal tronco Bucine-Buoninsegna, che prendendo più presto la Senese evita, in maggior proporzione degli altri tronchi proposti, la gran curva di Bucine-Arezzo-Foligno-Orte.

Ora, dopo che col suo voto il Consiglio superiore dei lavori pubblici così ragionava, tutt'altro ognuno si aspettava, fuori che dal Ministero dei lavori pubblici si fosse proposta, come preferibile per gl'interessi generali, quella congiunzione la quale, nell'ordine delle idee del Consiglio superiore dei lavori pubblici, verrebbe l'ultima, perchè quella che più di ogni altra si stacca dall'Olmo.

Io non posso attribuirlo ad altro, anzi non devo attribuirlo ad altro, che a dimenticanza; l'attribuisco alla poca memoria della burocrazia dei lavori pubblici. Il difetto di memoria condusse il Ministero a questo giudizio; nell'interesse generale l'un tronco vale quanto l'altro; circa agl'interessi speciali, Bucine-Buoninsegna non giova a nessuno, non promuove nessuno interesse speciale secondo il Ministero dei lavori pubblici. Tuoro-Chiusi giova a Perugia; era quindi logico il Ministero preferendo Tuoro-Chiusi. Dico che, secondo il Ministero, Bucine-Buoninsegna non giova ad alcuno. Infatti, la relazione non ha neanche la più piccola parola che riguardi gl'interessi speciali che si promuovono

col tronco Bucine a Buoninsegna dall'altra. Ci si dice soltanto che Tuoro-Chiusi giova a Perugia.

Ma i voti ragionati dei Consigli provinciali? Le pubblicazioni su questo argomento? Tutto fu dimenticato.

Sè non che bisognava dimostrare, che nell'interesse generale l'un tronco vale quanto l'altro. Qui accadde altra dimenticanza un poco più difficile a spiegarsi. Fu dimenticato che v'erano gli studi definitivi, e si presentò al Parlamento una relazione con dati tecnici tutti erronei.

Nè sono piccole le differenze; per esempio: da Bucine a Buoninsegna il raggio minimo delle curve è di 600 metri, il Ministero lo dà di metri 500; le percorrenze con detto raggio minimo sono di 720 metri, e il Ministero le dà per metri 4274; la pendenza massima è di metri 550 per mille, e il Ministero la porta a metri 554; i tratti colla pendenza massima complessivamente comprendono metri 4688, e il Ministero li dà di metri 9923, e così la massima elevazione sul livello del mare dai 313 metri, il Ministero la porta ai 315, un viadotto alto 42 metri il Ministero lo innanza a metri 48. Ora egli è evidente, che se si aumentino le curve e si restringono i raggi, se si elevino le pendenze e si allungano i tratti colla massima pendenza, la linea migliore si può far comparire come la peggiore. Così al Ministero è accaduto, senza avvedersene, di dare un voto di solenne biasimo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che non avrebbe studiato nulla, altrimenti il Consiglio non avrebbe potuto preferire quella linea che ha proposta.

Di chi è la colpa?

Non dirò dell'onorevole ministro, perchè certamente il ministro non può occuparsi di questi dettagli. Sarà stata, colla migliore buona fede, una mera trascuratezza degli impiegati del Ministero. Ma io dico, che negligenze di questa natura che ingannano e il Ministro e la Camera, io dico, non dovrebbero essere permesse; quella che ci si presenta qui è una relazione la quale avrebbe indotto la Camera in un concetto erroneo.

Vi furono poi altre dimenticanze.

Arrivati a Bucine bisogna andare a Tuoro, come arrivati a Buoninsegna bisogna andare a Chiusi. Ora, se si esaminano le condizioni tecniche dei due tronchi negli allegati *B* e *C*, si trova: che da Bucine a Tuoro vi sono 18,161 metri di curva, e nell'altro tronco le curve sono di metri 6888. Le curve con raggio minimo da Bucine a Tuoro sono 9458 metri, nell'altra, da Buoninsegna a Chiusi, 405 metri; la pendenza massima da Bucine a Tuoro è del 10 per mille; da Buoninsegna a Chiusi 9 37; là i tratti colla pendenza del 10 per mille sono metri 4140, da Buoninsegna a Chiusi i tratti colla pendenza minore di 9 37 non sono che di metri 1069.

Qual è la conseguenza? Che da Buoninsegna a Chiusi si deve andare con una velocità molto maggiore

che da Buoninsegna a Tuoro. Ma pel Ministero la cosa è tutt'altra.

Da Firenze a Bastardo, chilometri 81, si va, secondo l'allegato *D*, in 125 minuti, onde, sottraendo Firenze-Bucine, chilometri 62, che secondo l'allegato *D* si percorrono in 97 minuti, i 19 chilometri da Bucine a Bastardo si percorrono in minuti 28; da Bastardo a Tuoro sono 42 chilometri, e si va in 51 minuti. Il che importa la velocità di 41 chilometri per ora da Bucine a Bastardo, e di 50 per ora da Bastardo a Tuoro; mentre poi per il tratto Buoninsegna-Chiusi, immensamente migliore, nell'allegato *D* si adotta la velocità di 38 chilometri per ora. Or come mai là dove maggiori sono le curve, maggiori le pendenze si può andare colla velocità di 50 e di 41 chilometri per ora, e dove si hanno meno curve, minori pendenze la velocità non può essere che di 38 chilometri per ora?

Del resto non occorre discendere a tanti dettagli.

Noi abbiamo il calcolo fatto sull'orario attuale di servizio delle strade ferrate; e, se questo non vale per una linea, non può valere per l'altra. Ora, venendo ai risultati, se ne rileva che da Firenze per Bucine-Buoninsegna il tempo occorrente per andare a Roma è di minuti 398, mentre da Firenze a Roma per Tuoro-Chiusi il tempo occorrente si è di minuti 427. In questi calcoli l'unico discutibile sarebbe quello dei due tronchi nuovi, ma siccome si tratta di 25 chilometri per uno e di 27 per l'altro, la differenza questionabile non può essere che di due o tre minuti più o meno; è però un fatto, che da Firenze a Roma per Bucine-Buoninsegna si risparmierebbe quasi mezza ora più che per Tuoro-Chiusi.

E questo conto è fatto nella supposizione che l'armamento della strada da Buoninsegna a Chiusi dovesse rimanere quale è, ma, rinnovato l'armamento, corretta una curva che con pochissima spesa si può emendare, la differenza di tempo sarebbe assolutamente di mezz'ora, e forse più. Si dirà che 30 minuti più 30 minuti meno non hanno importanza. Potrei dire, che poste uguali tutte le altre circostanze anche i 30 minuti hanno importanza. Ma v'ha di più. La percorrenza attuale è di 371 chilometri, con Tuoro-Chiusi se ne avrebbero 314; si risparmierebbero 57 chilometri. Con Bucine-Buoninsegna, calcolando esattamente si hanno 299 chilometri, da 371 togliendo 299, si risparmiano 72 chilometri, e quindi con la linea Bucine-Buoninsegna si risparmiano 15 chilometri più che con la linea Tuoro-Chiusi.

Ora alcuni, come ho notato già, rispondono che 30 minuti di differenza in un viaggio lungo non hanno importanza. Ma costoro non riflettono che la differenza chilometrica importa moltissimo per la spesa di trasporto. Colla tariffa delle strade ferrate romane, che è di 44 centesimi per tonnellata e per chilometro, nei trasporti a grande velocità 15 chilometri di differenza importano lire 6 60 di maggiore spesa di trasporto per ton-

nellata. Quando avrete messo da parte il tronco Bucine-Buoninsegna per preferire Tuoro-Chiusi, avrete caricato il commercio di una spesa di lire 6 60 per ogni tonnellata di merce; non calcolando la maggiore spesa del prezzo del biglietto per i viaggiatori.

Questione d'interesse generale è pur quella della garanzia chilometrica a carico dello Stato. Intorno a questa ognun comprende che, finchè si tratta del passaggio del movimento da una linea garantita all'altra garantita, per la finanza è lo stesso. Basta dunque calcolare la differenza tra il numero dei chilometri garantiti che si percorrono attualmente e quelli che si percorreranno.

I risultati, paragonando le due linee, sono questi: Firenze-Tuoro 123 chilometri, Chiusi-Orte-Roma 164, totale 287. La linea attuale Firenze-Foligno-Roma è di 371 chilometri, con Tuoro-Chiusi lo Stato verrebbe a perdere sopra 84 chilometri. Con Bucine-Buoninsegna, facendo lo stesso conto, si ha: Firenze-Bucine chilometri 62, Buoninsegna-Chiusi 48, Chiusi-Orte Roma 164, totale chilometri 274 che, tolti da 371, danno 97. Insomma con Tuoro-Chiusi lo Stato verrebbe a perdere per il movimento diminuito sopra 84 chilometri; con Bucine-Buoninsegna sopra 97 chilometri. La differenza è di 13 chilometri. Però questa è tutta apparente. Con Bucine-Buoninsegna lo Stato perde meno che con l'altro tronco. Poichè Bucine-Buoninsegna si riattacca con Asciano-Grosseto; e questo non è, o signori, un movimento trasportato da una linea all'altra, ma è un movimento nuovo. Infatti una grandissima parte dei prodotti della Maremma, non essendovi una linea che conduca direttamente verso Arezzo, attualmente trasportansi per le strade ordinarie, ed invece costruendo il tronco Bucine-Buoninsegna, il movimento delle mercanzie sopra la linea Asciano-Grosseto si accrescerà moltissimo, e certamente si accrescerà tanto, che potrà più che compensare i 13 chilometri di differenza.

Un altro interesse generale è la difesa dello Stato. Quanto a questo, io me ne rimetto alla relazione della nostra Giunta, la quale ha egregiamente trattata questa questione. Osservo solo che il parere della nostra Giunta non mi pare che sia in contraddizione con quello del ministro della guerra. Il ministro della guerra si è veramente espresso in modo un poco enigmatico ma quando dice *linee che si staccano più verso il sud*, vuol dire linee che si dirigono più verso il Sud; ora Bucine-Buoninsegna si dirige più d'ogni altra linea al sud, appunto perchè si riattacca con Asciano-Grosseto, e va a congiungersi colla linea litoranea.

Ora, non so quale importanza strategica possa avere Chiusi; ma ne abbia pure, il tratto da Bucine a Chiusi si può percorrere in meno di un'ora. Però Bucine-Buoninsegna acquista un'importanza strategica grandissima, poichè per mezzo di Asciano-Grosseto si riattacca alla linea litoranea, e senza dubbio per la difesa dello

Stato ha una importanza grandissima la difesa della spiaggia marittima, alla quale nessun'altra linea si presta.

Il ministro dei lavori pubblici non sapendo trovare un qualche interesse generale a favore di Tuoro-Chiusi, ne ha immaginato un altro; che è quello della congiunzione dei due mari congiungendo Ancona con Livorno. Prima di tutto io non credo che questa congiunzione dei due mari abbia un grande interesse. Non credo che vi siano e possano esservi grandi quantità di mercanzie che dal continente vadano ad Ancona per trasportarsi da Ancona a Livorno. La questione potrebbe trattarsi per mercanzie portate ad Ancona per la via di mare, per trasportarsi di là a Livorno, e da Livorno trasportarsi, sempre per mare, altrove. Ora non ci sarebbe tornaconto, perchè le spese di scaricamento e caricamento delle mercanzie sono tali, che l'economia del tempo non sarebbe un compenso. Ma checchè ne sia, io credo che il Ministro sia in grande errore, quando la linea più breve da Ancona a Livorno la trova mediante un nuovo tronco che partendo da Tuoro e presso Tuoro congiunga la linea Aretina coll'Anconitana.

Io fo questo conto: che da Tuoro-Chiusi vi sono 27 chilometri, Chiusi a Empoli 154, Empoli a Livorno 65. Dunque fin qui abbiamo 246 chilometri, e a questi è da aggiungere il tronco di congiunzione Tuoro colla linea d'Ancona. Io invece credo che quando la congiunzione dei due mari avesse un'importanza, non sarebbe questa la linea da preferirsi, ma sibbene quella che s'avrebbe congiungendo Faenza con Firenze. Allora si avrebbe Ancona-Faenza 154, Firenze-Livorno 98, totale 252, non differisce da 246 che di sei chilometri soltanto, devesi bensì aggiungere il tronco Faenza-Firenze.

Ora non andiamo a prendere da Tuoro la linea Anconitana, il che importerebbe una deviazione; tiriamo una linea rettilinea che da Tuoro vada ad Ancona. Basta guardare la carta per vedere che questa linea rettilinea sarebbe immensamente più lunga che il tronco da Faenza a Firenze. Non capisco dunque come mai s'avrebbe la via più breve per la congiunzione dei due mari.

Tutto questo cosa mostra? Mostra che non si debba concedere Tuoro-Chiusi? Si conceda pure per gl'interessi speciali di Perugia. Ma mostra, che per minor concorrenza, per il maggior risparmio di tempo, per la minore spesa dei trasporti delle merci, per la migliore difesa dello Stato, per tutte queste ragioni se la congiunzione dell'Aretina colla Senese dev'essere una sola, nell'interesse generale del paese Bucine-Buoninsegna sia preferibile.

Veniamo agl'interessi locali.

Secondo il Ministero, colla linea Bucine-Buoninsegna non se ne promuove alcuno. Tre provincie l'avranno chiesto per nulla; forse l'avranno chiesto mosse da un

grande spirito di patriottismo: quanto a me, non spero tanto. Io credo che, se tre provincie l'hanno chiesto, hanno ciò fatto in vista di grandissimi vantaggi locali. Esaminiamo dunque la questione degli interessi locali.

Nella relazione del Ministero, dicesi: costruendo il tronco Tuoro-Chiusi, Arezzo non perde. Ma cosa perde, costruendo invece Bucine-Buoninsegna?

Una o due congiunzioni che si facciano, si dovranno sempre stabilire dei treni diretti da Firenze ad Ancona e da Ancona a Roma. Non vi saranno ministri che vorranno ricusare ad Ancona i treni diretti sì per Firenze che per Roma. Quindi, chi da Arezzo vorrà andare a Roma, arriverà a Foligno col treno diretto che da Firenze va ad Ancona, e giungerà a Roma col treno diretto che viene da Ancona. Che cosa adunque perderebbe Arezzo? Perderebbe che, se per il treno che parte da Firenze per Roma fosse preferita la via di Bucine-Buoninsegna, vi sarebbe un numero di viaggiatori minore che scenderebbe per tre minuti alla stazione di Arezzo per prendere un caffè. Certamente il caffettiere della stazione potrebbe lamentarsene, ma la città di Arezzo non perderebbe altro. Me lo perdoni l'onorevole deputato di Arezzo. La provincia di Arezzo, con Bucine-Buoninsegna non perderebbe nulla; ma, costruendo soltanto Tuoro-Chiusi, la provincia d'Arezzo perderebbe quel che guadagnerebbe con Bucine-Buoninsegna.

Quanto a Perugia, che essa abbia un interesse ad una congiunzione presso il Trasimeno, non si contrasta. Ma, quando una sola congiunzione si vuol fare, la questione è: quale delle due promuove maggior somma di interessi locali?

Comincio dal fatto.

Chi chiede il tronco Tuoro-Chiusi? Lo chiede soltanto la provincia di Perugia. Chi chiede il tronco Bucine-Buoninsegna? Lo chiedono e garantiscono le provincie di Firenze, di Siena, di Grosseto, ed i municipi di Bucine, Rapolano, Castelnuovo Berardenga, Paesi di Monte, Piancastagnaio, Arcidosso, Montepulciano, ed altri comuni ne hanno presentato petizione; anche ieri ne ho presentata una del municipio di Sinalunga.

Dunque, da un lato abbiamo una provincia con una popolazione di 550,000 abitanti, dall'altro tre provincie con una popolazione di 1,080,000 abitanti.

Si dirà che il municipio di Firenze dissente. Infatti aveva chiesto la concessione di Cortona-Acquaviva. Ma non ha chiesto Tuoro-Chiusi, nè so vedere quale interesse potrebbe avere a preferirlo a Bucine-Buoninsegna. Però quel che vedo è che, col solo tronco Tuoro-Chiusi, Firenze correrebbe un gran rischio. Poichè dopo Tuoro-Chiusi verrà Cesena-Arezzo, ed allora si rinnoverà sotto altra forma la questione di Falconara, cioè Firenze sarebbe tagliata fuori dai treni che vengono dall'alta Italia. Questo pericolo non si può evitare se non costruendo la linea Bucine-Buoninsegna, la

quale con un tronco da Imola a Firenze darebbe da Bologna una percorrenza minore che l'altra per Cesena-Arezzo.

Io non so quali intenzioni abbia il signor ministro dei lavori pubblici; dubito però che uno dei suoi sogni possa essere quello di rinnovare con altro tronco la questione di Falconara, modificandola con un miglioramento. Ma non mi si dica che Tuoro-Chiusi sia nell'interesse della città di Firenze. Tuoro-Chiusi è a danno di Firenze, perchè tende a far perdere a Firenze la corrispondenza dell'alta Italia.

Ma veniamo alla questione, se Bucine-Buoninsegna promuova o no la maggiore somma d'interessi locali. Tuoro-Chiusi giova alla provincia di Perugia. Bucine-Buoninsegna è chiesto, perchè utile sommamente ai loro interessi speciali, dalle provincie di Firenze, Siena, e Arezzo. Lo chiedono perchè le collega tutte e tre, e le collega anche alla provincia di Arezzo; lo chiedono perchè riunisce la valle di Chiana alla valle d'Arno, e apre un nuovo sfogo ai prodotti della Maremma; i quali difettando di una ferrovia diretta, attualmente vanno per le vie ordinarie e col tronco Bucine-Buoninsegna avranno un nuovo sbocco ferroviario verso il Casentino, col quale la Maremma ha un commercio importantissimo, specialmente per il bestiame.

Quanto ad Arezzo, vi sarà qualche città come Cortona, per esempio, che può avere un interesse speciale per Tuoro-Chiusi, ma alla provincia d'Arezzo complessivamente presa è di maggior utile certamente Bucine-Buoninsegna, che la riavvicina a Siena e Grosseto, colle quali provincie ha i suoi maggiori interessi.

Ed infatti, mi si dice che da parte della deputazione provinciale siasi fatta qualche rimostranza, sostenendo che la linea più conveniente per la provincia sarebbe Bucine-Buoninsegna.

Del resto veniamo alle cifre.

Attualmente la percorrenza da Siena ad Arezzo è:	
Siena-Empoli	Chil. 64
Empoli-Firenze	» 33
Firenze-Arezzo	» 88
	<u>Chil. 185</u>

Invece sarebbe:

Siena-Asciano	Chil. 33
Asciano-Buoninsegna	» 8
Buoninsegna-Bucine	» 25
Bucine-Arezzo	» 26
	<u>Chil. 92</u>

Arezzo si ravvicina a Siena di 93 chilometri.

Maggiore è il ravvicinamento d'Arezzo con Grosseto.

Infatti la percorrenza attuale si è:

Arezzo-Firenze	Chil. 89
Firenze-Empoli	» 33
Empoli-Asciano	» 97
Asciano-Grosseto	» 97
	<u>Chil. 316</u>

Costruendo il tronco Bucine-Buoninsegna invece si avrebbe :

Arezzo-Bucine-Buoninsegna-Asciano, chilometri 59 ; Asciano-Grosseto, chilometri 97 ; totale chilometri 156 ; che sottratti da chilometri 316, percorrenza attuale, ravvicinano Arezzo a Grosseto di 160 chilometri.

Grosseto poi è anche ravvicinato a Firenze. Infatti la percorrenza attuale da Firenze a Grosseto, come abbiamo visto è di chilometri 227.

Invece si avrebbe :

Firenze-Bucine-Buoninsegna-Rapolano-Asciano, chilometri 95 ; Asciano-Grosseto, chilometri 97 ; totale chilometri 192, onde ravvicinamento di Grosseto a Firenze, chilometri 35.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dall'altra parte.

BUSACCA. Dall'altra parte è assai più lunga.

Ora io domando: quale dei due tronchi promuove una maggiore somma d'interessi speciali? È il caso di anteporre gl'interessi di una sola provincia a quelli, non di tre, ma di quattro provincie, cioè Firenze, Siena, Grosseto ed Arezzo?

Io lo so, Tuoro-Chiusi lusinga molto per la minore spesa ed il minor tempo necessario per la costruzione. Parliamo della spesa.

Quanto alla spesa, comincio a far riflettere che essa non interessa direttamente lo Stato, ma interessa le provincie. Nè vale il dire che lo Stato deve tutelare gl'interessi delle provincie. Se si trattasse di piccoli comuni, lo intendo; ma, quando si tratta di Consigli provinciali, i cui membri vengono in gran parte qui a far le leggi, credo che si possa stare al loro giudizio, e che la loro opinione debba valere quanto quella dei membri di questa Camera. Se i Consigli provinciali vogliono fare la spesa, si è perchè vedono che, nell'interesse della loro provincia, giova farla.

E poi mi pare che sia un principio assolutamente assurdo quello che il merito di una strada si debba misurare unicamente da quanto costa, e specialmente trattandosi di strade ferrate. La strada ferrata che costa 4 milioni può economicamente e finanziariamente essere più utile che quella che ne costa 2 o meno.

Io non entro nel calcolo della spesa a vedere se lire 4,800,000 bastino o non bastino, non sono competente, e i competenti fra noi non sanno come questi calcoli siano stati fatti; so però che, se è vero che la costruzione della linea Tuoro-Chiusi costerebbe 2,500,000 lire, ho ugual ragione per credere che l'altra non costerebbe più di lire 4,800,000; poichè, se mi si dice che all'una non si crede, io dico che non ho ragione di credere all'altra; dobbiamo per ora stare a quello che ci hanno detto gl'ingegneri che fecero gli studi.

Altra questione è quella del tempo necessario alla costruzione. Ora, se nella relazione della nostra Giunta dicesi che non potrebbe aversi prima del 1876, ciò è per un errore tipografico, come confermerà l'onorevole relatore. E se mi si dice che 18 mesi non bastano, e

che l'altra si farà in sei mesi, io rispondo che, se devo credere che Tuoro-Chiusi si farà in sei mesi, molto più posso credere che l'altra si farà in diciotto.

FOSSOMBRONI. Questo è un sogno beato.

PRESIDENTE. Non interrompa.

BUSACCA. Io non lo so; sarà sogno questo; ma io credo che sia sogno molto più quello di fare l'altra in sei mesi. E ne dirò le ragioni. Si potrà forse in sei mesi costruire il piano stradale per le opere di terra, ma la strada bisogna armarla, e per armarla bisogna avere il materiale di armamento, e questo in sei mesi non lo avrete, e tanto meno nelle circostanze attuali, colla crisi che c'è nell'industria del ferro; mentre in diciotto mesi si può far l'altra, e l'armamento di 25 chilometri si può avere nello stesso tempo che per Tuoro-Chiusi. Vi sarà una differenza, ma nella pratica, se la Camera le concederà tutte due, l'apertura dell'una differirà poco dall'apertura dell'altra; vedrete che la differenza di tempo sarà piccola.

Conchiudo dicendo: poniamo bene la questione. Ci vuole più tempo per costruire il tronco Bucine-Buoninsegna, che l'altro Tuoro-Chiusi. Ma, se è vero che col Tuoro-Chiusi si risparmiano nel viaggio da Firenze a Roma tre ore, con Bucine-Buoninsegna se ne devono risparmiare tre e mezzo.

Ora la questione è: per andare da Firenze a Roma un anno prima in tre ore di tempo meno che attualmente, conviene rinunciare al vantaggio di andarvi col risparmio di tre ore e mezzo? Conviene, per andarvi col risparmio di tre ore un anno prima, sottoporre il commercio ed i viaggiatori ad una maggiore spesa di trasporto? Conviene, per andarvi un anno prima col risparmio di tre ore, rinunciare alla migliore difesa dello Stato? Conviene, per la stessa ragione, trasandare interessi rilevantissimi di tre anzi di quattro provincie?

Ecco la questione che dovete risolvere, e, così posta, io posso affidarmi alla vostra giustizia e al vostro buon senso, che dirà: andiamo ancora come siamo andati, e piuttosto facciamo in modo d'ottenere il maggior vantaggio che è possibile conseguire.

Io non dissento dal voto della Commissione, ma quello che dico si è che, nell'interesse generale del paese, per la minore durata del viaggio, per la minore percorrenza, per la minore spesa di trasporto, per la migliore difesa dello Stato, ed ancora per gl'interessi speciali di quattro provincie, se un solo tronco di congiunzione si deve concedere, questo non può essere che quello di Bucine-Buoninsegna.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Mi sono affrettato a domandare la parola nell'udire alcune osservazioni ed alcuni rimarchi dall'onorevole oratore che testè ha parlato; e l'ho domandata tanto più prestantemente per l'autorità della persona, contro la quale io non avrei mai creduto di dover sorgere per la difesa della dignità e della convenienza del Governo.

Credo bene che di sua bocca siano uscite parole, a cui egli non abbia voluto dare il senso, che hanno fatto nell'animo mio, e che hanno dovuto fare su tutta la Camera.

L'onorevole deputato Busacca ha fatto appunti gravissimi al Governo. Egli ha detto :

Il ministro dei lavori pubblici ha presentato (*Leggendo una nota*) dei documenti falsi per ingannare la Commissione e la Camera...

Voci. Non ha detto così.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono le parole stesse dell'onorevole Busacca: le ho scritte, avrò forse sentito male, sarà...

Anzi, l'onorevole Busacca quasi per spingere più in là le sue argomentazioni disse, che il progetto di legge è opera tutta della burocrazia, non del ministro: il quale non ha veduto, non si è ricordato che vi fosse una deliberazione del Consiglio superiore, ed è venuto a fare una proposta alla Camera secondo le ispirazioni della burocrazia ministeriale.

L'onorevole deputato Busacca mi permetta di dirgli anticipatamente, che egli non è nel vero. E chiamo in mio aiuto per una parte la stessa Commissione, incaricata di riferire su questa legge, la quale sa che tutti gli studi di questa linea erano completati prima che venissero al Ministero gli studi tecnici definitivi della linea Bucine-Buoninsegna; di maniera che, essendo stati fatti tutti gli studi tanto del Consiglio superiore, quanto della Commissione speciale nominata dal Ministero sopra studi generali e di massima, l'amministrazione, per non *alterare* questi studi, credette bene di ritenere, anche per la linea Bucine-Buoninsegna, i dati degli studi di massima anziché quelli degli studi definitivi. Ma essendosi avveduta che poteva essere utile alla Commissione, di essere informata anche degli studi particolarizzati e definitivi della linea Bucine-Buoninsegna, si affrettò a farle conoscere, ed a trasmetterle tutti questi dati. L'asserzione dell'onorevole Busacca, che l'amministrazione abbia avuto l'intendimento d'ingannare la Commissione, d'ingannare la Camera, è dunque priva affatto di fondamento ed io la respingo altamente.

Non so poi cosa voglia intendere l'onorevole Busacca parlando di certe passioni per Ancona e per Falconara. (*Si ride*)

Io non raccolgo le parole: ma potrei domandare a mia volta all'onorevole Busacca quali siano le sue passioni. Le mie sono per la giustizia e pel vero; e quando io avrò esposto alla Camera quali e minute precauzioni abbia adoperate non il solo ministro dei lavori pubblici, ma il Governo per sciogliere questa questione, spero che l'onorevole Busacca resterà dispiacente di avere pronunziate quelle parole, di avere preso questa parte aggressiva, che non mi avrei mai atteso da lui.

La quistione si presentava all'amministrazione nei

seguenti termini: cercar modo come abbreviare, nella miglior maniera possibile, il viaggio da Firenze a Roma. Noi ne intendevamo tutta quanta l'importanza: ed una volta che si seppe che il Governo di buona voglia acconsentiva che si facessero degli studi per effettuare questo abbreviamento il quale, come ognuno sa, non poteva altrimenti aver luogo che con una congiunzione delle due linee centrale ed aretina, fu presentato al Ministero dei lavori pubblici un gran numero di progetti. Non vi è stato mai nessun cantuccio di terra in Italia, in cui vi sia stato tanto lusso, direi anzi, tanto spreco d'investigazioni e di studi come in quello che racchiude la val di Chiana e che è conterminato dalle due linee centrale ed aretina; nientemeno che al Ministero dei lavori pubblici sono arrivati 13 studi, e 13 studi tutti diversi gli uni dagli altri.

Il Ministero dei lavori pubblici, che doveva dare un giudizio su questa cosa, e per essere più esatto, dirò anzi il ministro (acciocchè l'onorevole Busacca non creda che il ministro non se ne occupasse) ordinò che si rimettesse ogni documento al Consiglio superiore, perchè riconoscesse se mai non convenisse di mandare sopra luogo una Commissione per riscontrare tutti gli studi. Essendo stato tale l'avviso del Consiglio, mandai sul posto una Commissione di egregi ingegneri, che spese alcuni mesi per vedere e rivedere gli studi. Anzi dirò, che questa Commissione fece così scrupolosamente il dover suo, e non solamente rivide tutti gli studi che fino allora erano stati fatti, ma si fece essa stessa un concetto proprio del modo di risolvere il quesito, diverso da quello dei proponenti, dimodochè crebbe ancora il numero dei progetti. Questa modificazione portava invero un accorciamento di percorso, ma allontanava la strada dalla città di Arezzo. Venute, e prese da me in considerazione queste proposte, io reputai prudente cosa, di farle nuovamente esaminare dal Consiglio superiore. Ma questo consesso, anzichè accettare la linea Bastardo-Olmo-Salarco, che era progettata dalla Commissione ministeriale, credè bene di indicare un'altra linea, quella cioè di Bucine-Buoninsegna.

Ed a questo proposito io vorrei bene che l'onorevole Busacca rammentasse che, per quanto autorevole sia il Consiglio superiore, non infirma per niente la responsabilità ministeriale, e che il ministro può anche, sotto la sua responsabilità, non seguirne l'avviso; quindi è che cadono le accuse fatte dall'onorevole Busacca indirettamente alla burocrazia e direttamente al ministro.

Dagli studi eseguiti dagli interessati e da quelli raccolti accuratamente dal Ministero risultava questo fatto: che fra una linea e l'altra v'erano bensì grandi differenze di spesa, e diverse condizioni tecniche, ma v'era all'incontro piccola differenza di lunghezza, e conseguentemente piccola differenza di tempo per la percorrenza; così che, lasciando le conside-

razioni d'interesse locale, di cui ci occuperemo più tardi, e considerando queste linee dal lato dell'interesse generale, cioè come una congiunzione celere tra Firenze e Roma, i soli criteri della maggiore o minore percorrenza non bastavano a guidarci ad una soluzione ragionevole. Infatti tra la linea designata dalla Commissione ministeriale, e la linea messa innanzi dal Consiglio superiore non si avrebbe che la differenza di quattro o cinque minuti.

La differenza di percorso, fra le sei linee che furono prese in esame, è così piccola, che lo dico francamente, dopo avere consumato molti giorni a studiare questa questione, ho dovuto concludere d'aver perduto il mio tempo, ho dovuto persuadermi che gli studi fatti erano solo vevoli a darci il convincimento che nessuna ragione di esercizio poteva indurci a scegliere una linea anzichè un'altra. Entrammo allora in un altro campo di considerazioni. Ci domandammo, se dovevamo seguire l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici coll'accettare la linea trasversale, sulla quale l'onorevole Coriolano Monti ha espresso il suo giudizio, il quale corrisponde all'opinione che fin da principio io mi era formata. Lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici, mentre proponeva alla scelta del ministro la linea Bucine-Buoninsegna, esprimeva l'avviso che un giorno converrebbe fare anche quella presso il Trasimeno; dimodochè, secondo il Consiglio superiore dei lavori pubblici, secondo gli altri tecnici che ho consultato e secondo l'avviso della mia amministrazione delle strade ferrate, la questione si riduceva alla scelta tra le linee Bucine-Buoninsegna e Tuoro-Chiusi, vale a dire tra le due linee estreme.

La prima dunque delle questioni che io mi posi, per determinare le ragioni di preferenza tra le due linee Bucine-Buoninsegna e Tuoro-Chiusi, fu se mai una di esse fosse particolarmente di vantaggio agli interessi locali, e se questi interessi locali fossero così grandi da potersi opporre ad interessi più generali, i quali eventualmente rimanessero offesi da queste linee.

Di questi interessi locali e generali discutemmo partitamente nel seno del Consiglio dei ministri, poichè le ragioni che indussero a scegliere una linea piuttosto che un'altra sono state esaminate in Consiglio. Tanto è lontana dal vero l'asserzione che il ministro dei lavori pubblici abbia dimenticato che esistessero pareri del Consiglio superiore, o che abbia trascurato alcuni degli elementi e dei modi per una risoluzione ponderata. E questo valga di risposta all'onorevole Busacca; più tardi mi riservo di fare una osservazione all'onorevole Commissione.

Ora il Governo non ha potuto vedere in verun modo quali siano i grandi locali interessi delle quattro provincie di Firenze, di Siena, di Arezzo e di Grosseto, che possano essere avvantaggiati o depressi dall'uno piuttosto che dell'altro tracciato. Credemmo invece che colla linea Bucine-Buoninsegna moltissimo del

movimento che attualmente va sopra linee garantite dallo Stato, andrebbe perduto per queste.

Ciò è incontestabile, e basta per persuadersene l'aver sotto gli occhi una carta delle ferrovie. Prendete pure, se voi volete, per punto di partenza Empoli, e vedrete se, facendo la traversata da Bucine a Buoninsegna, la linea Empoli-Siena e quella Empoli-Pisa-Livorno non resterebbero grandemente depauperate.

Egli è indubitato che dai calcoli molto rigorosi che abbiamo fatto, e di percorrenza e di movimento in ciascun tratto di linea ed in ciascuna stazione, abbiamo dovuto convincerci che il movimento locale sarebbe stato grandemente spostato a detrimento delle finanze dello Stato.

L'onorevole Busacca oppone alcune sue cifre e calcoli da lui fatti sopra alcune linee e alcune percorrenze; ma mi permetta che io gli ricordi come esistano, oltre a quelle da lui accennate, altre linee ed altre percorrenze, e che molti dei suoi dati, per essere incompleti, non approdano ad una dimostrazione convincente.

Ma ad ogni modo, per quanto io possa desiderare, e per convinzione e per officio, la costruzione di nuove strade ferrate, e non potrebbe essere altrimenti, penso nondimeno che vi ha anche un limite a questo desiderio.

Se voi volete costrurre delle strade ferrate, le quali per loro stesse arrechino maggior danno che vantaggio ad altre strade ferrate esistenti, per le quali il Tesoro dello Stato paga delle garanzie, che cadono a carico dei contribuenti, io dico che il creare queste nuove linee è un danno generale, un male, non un bene.

L'onorevole Busacca, che è così valente economista, dovrebbe bene comprendere che i capitali, appartenano a chi si voglia, appartengano allo Stato, ai comuni, ai privati, non si distruggono impunemente, come non si distrugge vanamente la ricchezza nazionale; e sarebbe improvida politica quella che incitasse i comuni e le provincie a impiegare capitali con danno, non con vantaggio.

A che dunque ci lamentiamo tanto dell'abuso che i comuni e le provincie fanno delle facoltà d'imporre i contribuenti? E dovremmo noi essere indifferenti e consigliare, anzi eccitare, promuovere ed essere cagione che dei capitali si immobilizzino e si immobilizzino con danno della ricchezza della nazione? Io non credo che questa sarebbe buona politica economica, non credo che la Camera dovrebbe spingere i comuni e le provincie ad entrare in questa via.

Una volta che noi ci siamo persuasi che la linea di congiunzione Bucine-Buoninsegna non recava nessun vantaggio diretto a tutte quelle quattro provincie, in quanto che il commercio di Maremma è fatto con Siena-Empoli, in quanto che il commercio di Maremma è principalmente con Livorno, in quanto che poi la Maremma toscana, diciamolo nettamente, è più

provincia romana che provincia toscana; una volta che ci siamo persuasi che il danno che sarebbe venuto per spostamento di commercio all'erario dello Stato, a cagione della garanzia, era molto significante, e non riscontravamo quei vantaggi che nei suoi calcoli trovava l'onorevole Busacca, non abbiamo veduto nessuna ragione per favorire questa linea. Una volta poi che ci siamo persuasi, come meglio spiegheremo in appresso, che necessariamente una di queste due linee deve essere un cattivo affare, non abbiamo voluto incoraggiare i comuni e le provincie ad immobilizzare dei capitali con danno loro e della nazione.

Fattoci questo convincimento, abbiamo voluto vedere dall'altra parte quali erano i mali che dall'adottare Bucine-Buoninsegna invece di Tuoro-Chiusi ne potevano derivare.

Questa stessa discussione già ci dimostra quanto sia sempre complesso e delicato il problema del tracciamento di strade ferrate, poichè esse per vero bastano a mutare le condizioni economiche di una regione. Quando poi le nuove linee vengono a toccare interessi di strade ferrate stabilite, di gran lunga maggiore deve essere l'attenzione nostra nel non perturbare l'assetto economico di un territorio e della industria ferroviaria. Sono tali e tanti i mutamenti economici che avvengono in una regione per essere o non essere attraversata da una strada ferrata, per essere questa esercitata in un modo od in un altro, per essere la linea principale ovvero secondaria, che veramente, quando una provincia vede traslocarsi il suo commercio a cagione, o del mutamento di una strada ferrata, o del minore percorso che si dia ad una esistente, deve mettersi in grandissima apprensione.

E noi non potevamo disconoscere i lamenti che ci venivano principalmente da Perugia, la quale temeva di essere posta fuori dal movimento ferroviario; non potevamo per verun modo disconoscere le rimostranze che ci venivano dalla città di Arezzo, la quale temeva grandemente che le sue condizioni economiche fossero peggiorate per lo spostamento del transito ferroviario.

All'onorevole Busacca, che ha voluto fare una specie di epigramma, asserendo che soltanto il caffettiere od i caffettieri di Arezzo se ne potrebbero lamentare, mi permetterò di rispondere che, prima di venire alla Camera, ho ricevuto un dispaccio urgentissimo dal prefetto di Arezzo, con una deliberazione della deputazione provinciale, la quale è allarmatissima, temendo che si adottasse un tracciato, dirò le sue parole, « che taglierebbe fuori, in ispecie a gran distanza, la città di Arezzo, che offenderebbe eminentemente gl'interessi tutti di quella città capoluogo della provincia, offenderebbe del pari quelli della provincia stessa, che verrebbe così ad essere spostata dal suo naturale movimento. »

Questo non credo che sia interesse di bottegaio, ma

si interesse dei rappresentanti di quella provincia, ai quali l'onorevole Busacca da una parte pare vorrebbe dar molta importanza, dall'altra, pare, non ne darebbe alcuna.

Il Governo adunque si trovava davanti al dilemma, o di scegliere la linea Bucine-Buoninsegna, la quale per se stessa non ha nè grande interesse generale, nè grande interesse locale, oppure preferire la linea Tuoro-Chiusi, che non offende gl'interessi di Arezzo, e favorisce, od almeno nuoce il meno che sia possibile, agl'interessi di Perugia.

Ebbene questo è il problema che io ho posto alla disamina, alla discussione de' miei colleghi; e noi tutti unanimemente abbiamo deciso che non conveniva per verun modo, poichè non vi era una ragione grandissima, di offendere gl'interessi di due provincie, quali sono quelle di Arezzo e Perugia.

Queste sono le ragioni, e non altre, che hanno indotto il ministro dei lavori pubblici a presentarvi il progetto di legge che ora ha l'onore di sostenere.

E qui mi accade di fare una osservazione sulla elaborata relazione della Commissione della Camera.

La Commissione della Camera, con molto accorgimento, volendo sostenere che l'una e l'altra linea dovessero essere fatte, e riconoscendo le ragioni che militano per la linea Tuoro-Chiusi, portò innanzi delle considerazioni di un ordine veramente superiore, che consiglierebbero nello stesso tempo a dare facoltà al Governo di accettare pure l'altra, Bucine-Buoninsegna.

Le considerazioni sono dedotte dallo scopo della difesa nazionale, e certo non vi può essere considerazione più grave di questa da addurre. E quando ho letto la bella relazione della Commissione della Camera, quasi quasi sono stato in dubbio se io non mi fossi ingannato.

Fortunatamente ho pensato che, se mi fossi ingannato, lo sarei nella buona compagnia del ministro della guerra, in quanto che, come ognuno sa, quando si propone una linea di strada ferrata, sempre si richiede l'avviso del ministro della guerra per rapporto alla difesa nazionale.

Ora, avendo sottoposto all'esame del mio collega le diverse linee che potrebbero congiungere la centrale coll'aretina, egli mi rispose che veramente non credeva che una congiunzione a preferenza di altra potesse avere grande interesse quanto alla difesa militare; però, se qualche voto dovesse dare, lo avrebbe dato per quella strada che fosse più verso il mezzogiorno.

La Commissione della Camera poi, dove parla di Bologna, della grande importanza sua militare e della congiunzione di Bologna con Roma, fa vedere tutto il grande interesse che Bologna, questa chiave della difesa nazionale, sia unita nel modo il più breve e spedito con la capitale del regno (e noi conveniamo perfettamente in questo): ed essendo che appunto la linea

Bucine-Buoninsegna ne accorcia di 80 chilometri il percorso, questa deve considerarsi come eminentemente strategica.

E qui quasi quasi io non credeva a miei occhi; ma ora veggio dai cenni, che mi fa l'onorevole relatore, come io non mi sia ingannato.

Se la Bucine-Buoninsegna avvicina di 80 chilometri Bologna a Roma, la Tuoro-Chiusi l'avvicinerà di poco meno, nè quindi vi ha la prevalente ragione della difesa nazionale per far accettare più una linea che l'altra.

MANGILLI, relatore. Accorciamento massimo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Poi l'onorevole relatore, parlando della difesa nazionale, cava fuori Talamone e la spiaggia della Maremma toscana. Veramente non so che Talamone possa avere maggiore importanza di tutte le altre spiagge del regno; ma dirò che a quel punto saremmo più facilmente uniti con un'altra linea di ferrovia, e la difesa nazionale non richiederà che Talamone sia in comunicazione più o meno lontana con Bologna!

Avendo io novellamente considerato, anche col consiglio di uomini pratici di queste cose, la questione militare, siamo venuti nel convincimento che tutte queste ragioni militari, come stanno per una traversata, così possono citarsi egualmente per l'altra, e che non ci sarebbe veruna ragione di farci accettare piuttosto la linea Bucine-Buoninsegna che quella Tuoro-Chiusi, a meno che non vi fosse quel prevalente scopo militare che pure crediamo che vi sia, di essere cioè Tuoro-Chiusi più vicina al mezzogiorno e quindi più utile alla difesa della nazione.

Eliminata questa ragione della Commissione, ossia la difesa nazionale, a noi realmente non restava veruna altra ragione per cui potessimo accettare Bucine-Buoninsegna invece di Tuoro-Chiusi; e dovendoci decidere, ci siamo decisi per Tuoro-Chiusi a preferenza di tutte le altre linee. Ora la Commissione, con una generosità parlamentare veramente esemplare, viene a dirci: noi diamo facoltà di fare e l'una e l'altra.

Ora qui mi permettano un'osservazione.

Io credo che bisogna essere chiari, e che bisogna parlare per la Camera non solo, ma per farci sentire anche al di fuori, cioè ai veri interessati, i quali impiegheranno in quest'impresa i loro capitali.

Ora, se vi fossero due congiunzioni, non essendo possibile di stabilire un servizio celere diretto tanto nell'una che nell'altra linea, e necessariamente bisognando scegliere per i treni diretti e per le comunicazioni dirette e celeri una linea; nè essendo guari possibile che vi sia anche tra la linea di Bologna, Falconara e Perugia, come diceva l'onorevole deputato Busacca, una comunicazione così celere come è quella che vi deve essere fra Firenze e Roma, e come quella che vi è in tutti i paesi del mondo fra le capitali e le grandi città, ne seguirebbe che questo servizio celere

diretto non potrebbe stabilirsi che sopra una sola congiunzione.

Tutti coloro che s'intendono un po' d'esercizio di strade ferrate comprenderanno bene che sarebbe impossibile di dividere questo servizio, e farlo parte sopra una linea, parte sopra un'altra. Avverrà dunque questo fatto, che quella linea su cui si stabiliranno i treni celeri, quella line prospererà; l'altra linea necessariamente perderà quasi interamente i propri capitali.

Signori, noi non siamo qui nè per ingannare, nè per fare uscire dal Parlamento delle parole che possano a torto indurre i comuni e le provincie a credere che, impegnando i loro capitali in una impresa, li collochino bene. Io dico fin d'ora che quelli che impiegassero i loro capitali in una linea, su cui non sia fatto un esercizio celere, farebbero una cattiva speculazione.

Chiederei di riposare un momento. (*Movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Riposi pure.

BUSACCA. Domanderei di fare una dichiarazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi lasci prima terminare. (*Breve pausa*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro, ha facoltà di continuare il suo discorso.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prima di venire ad una conclusione, dichiaro che non m'intratterrò a parlare di tutte le altre linee perchè con molta maestria ne ha ragionato il deputato Coriolano Monti; anzi gli sono grato di avermi tolta molta pena, perchè altrimenti avrei dovuto dire molte di quelle cose, che egli certamente ha detto con maggiore competenza.

All'onorevole deputato Gabelli (non so se sia presente) (*Sì! sì!*) il quale conveniva che non è mai utile, in fatto di studi tecnici, di stabilire punti di partenza e di arrivo, in modo da portare impicci nella compilazione dei progetti, rispondo che riconosco l'importanza dell'osservazione che egli ha esposta per la stazione di Cortona, e per l'ubicazione in generale delle stazioni; ma io credo che dopo le modificazioni attualmente fatte al progetto di legge dalla Commissione, la quale, invece di nominare Tuoro, ha sostituito le parole *nei pressi di Tuoro* (tanto più che Tuoro, se non erro, non è sulla linea ma nell'interno, sul lago, almeno così vedo nella carta), mi pare che converrebbe di non precisare maggiormente la cosa e di lasciare agli studi tecnici ed al potere esecutivo di fare il meglio possibile per la determinazione del tracciato.

L'onorevole Fossombroni ha discorso lungamente sulla linea Olmo-Salarco e certamente ha fatto delle savissime osservazioni; ma a molte di esse egli trova la risposta nelle poche ma ben assennate parole dette intorno a questa, come intorno a tutte le altre linee, dall'onorevole Coriolano Monti. Solo veggio con piacere che l'onorevole Fossombroni si unisce all'avviso espresso dalla rappresentanza provinciale d'Arezzo, la

quale in fine dei conti è contenta di una linea che non lasci fuori a grande distanza quella città. E siccome fra tutte le linee poste in discussione la linea Tuoro-Chiusi non taglia in nessun modo fuori la città d'Arezzo, spero che l'onorevole Fossombroni vorrà appoggiare col suo voto la proposta del ministro.

FOSSOMBRONI. Purchè se ne faccia una sola. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Non interrompa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Finirò col pregare la Commissione di considerare in quale impaccio il Governo si troverebbe se avesse la doppia facoltà di concedere la linea Tuoro-Chiusi e quella di Bucine-Buoninsegna.

Il Governo ha la coscienza che, se si concedessero contemporaneamente queste due linee, si farebbe cosa malfatta, perchè, primo, un capitale considerevole verrebbe immobilizzato senza un'utilità corrispondente; secondo, perchè queste linee sposterebbero una parte del commercio delle linee guarentite dallo Stato, con danno del Tesoro; terzo, perchè nell'impossibilità di fare un doppio servizio celere sull'una e sull'altra linea, si esporrebbe il potere esecutivo a sollecitazioni immense, e lo si porrebbe in condizione o di dovere rifiutare, e giustamente, la concessione di una di queste linee alla quale i promotori credono di avere quasi diritto, o di nuocere alla rapidità delle comunicazioni tra Firenze e Roma (e dicendo Firenze intendendo tutta l'alta Italia), cosa che avverrebbe, se il potere esecutivo per poco cedesse a far dimezzare il servizio celere sull'una e sull'altra linea.

Quindi prego caldamente la Camera e la Commissione di dare al Governo la facoltà di concedere solo quella di queste linee che si ritiene più conveniente.

Noi però vi domandiamo di approvare quella da Tuoro a Chiusi, sicuri che con questo facciamo il bene delle provincie di Perugia e di Arezzo e della Toscana in generale, ed anzichè essere autorizzati alla doppia concessione delle linee Tuoro-Chiusi e Bucine-Buoninsegna, noi preferiamo piuttosto di avere la facoltà di concedere quella sola di Bucine-Buoninsegna, quantunque non vediamo veruna ragione di nuocere grandemente alla prosperità economica di due principalissime provincie italiane.

Voci. Ai voti! ai voti!

BUSACCA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli.

BUSACCA. Mi preme molto di sdebitarmi in qualche modo coll'onorevole ministro, che ha male interpretato quello che ho detto.

L'onorevole ministro ha detto che io abbia sostenuto che il Ministero dei lavori pubblici, anzi che egli stesso, abbia di proposito, volontariamente e scientemente, presentata una relazione che inganna la Camera.

Mi perdoni, onorevole ministro, io non ho detto questo; ho detto che tutto si deve attribuire a dimenticanza, e mi spiego.

Quanto all'aver presentata una relazione con dati tecnici che non sono quelli degli studi definitivi, è un fatto che ha confermato l'onorevole ministro stesso; e se poi la Commissione della Camera, avvertita da chi ci aveva qualche interesse, è venuta a conoscere gli errori, e ne ha chiesto al ministro la rettificazione, ed il ministro non si è ricusato, questo non conchiude nulla, è naturale. Non ci mancherebbe altro! (*ilarità*)

Io ho detto poi che l'errore non è imputabile al signor ministro, perchè non si può pretendere che il signor ministro esamini egli stesso gli studi di una strada ferrata. Ho detto che la colpa è stata tutta degli impiegati, ma ho aggiunto che l'avranno fatto in buona fede. Bensì ho detto ancora, che sono oscillanze che non si debbono tollerare nei Ministeri, poichè se le cose fossero rimaste quali erano, se le correzioni non fossero state fatte, quale ne sarebbe stata la conseguenza? Che la Commissione prima e poi la Camera si sarebbero formato un giudizio non esatto della posizione delle cose.

Il ministro, è vero, ha dato una nuova spiegazione del perchè ha presentata quella relazione con quei dati erronei. Egli ha detto, mi pare, che quando quei prospetti furono fatti, gli studi definitivi del Bucine-Buoninsegna al Ministero non si avevano, e che quindi i prospetti restarono quali prima.

Ora, questa invero non mi sembra ragione sufficiente.

Se quando quei calcoli, che accompagnano la relazione, si fecero, gli studi definitivi non si avevano, e poi si ebbero, mi pare che quando gli studi si ebbero, la relazione ministeriale alla Camera si doveva correggere; o almeno si doveva in fine di pagina mettere un *nota bene* e dire:

Si avverte che gli studi per Bucine-Buoninsegna non sono i definitivi.

Invece l'onorevole ministro, volendo dare spiegazioni, non ha potuto dire altro, se non che gli studi definitivi non si avevano. Dunque, quando poi si ebbero, furono dimenticati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Che?

BUSACCA. Non si sono rammentati che gli studi definitivi vi erano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma niente affatto.

BUSACCA. Non se ne sono rammentati, perchè la relazione presentata alla Camera non è stata redatta secondo gli studi definitivi.

Io poi non entro nei dettagli in risposta alle mie argomentazioni...

PRESIDENTE. Avverto l'onorevole Busacca che ha la parola soltanto per un fatto personale.

BUSACCA. È appunto quello che stava per dire.

Io non entrerò in questi dettagli, perchè ho chiesto la parola per un fatto personale, ma osservo soltanto che, quando mi si dice che una congiunzione la quale

accorcia il cammino da Firenze a Grosseto di 35 chilometri, da Siena ad Arezzo di 93, da Arezzo a Grosseto di 160, questa congiunzione non ha nessun interesse speciale, io non ho nulla da rispondere.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor ministro pei lavori pubblici.

Voci. Ai voti! ai voti!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dirò solo due parole.

L'onorevole Busacca sa che la Giunta, la quale ha riferito sul progetto di legge in discussione, ha pubblicato questa rettificazione nelle sue memorie. Quindi è proprio il caso di dire: molto chiasso per niente.

La Camera ha dinanzi agli occhi la relazione della Commissione, in cui sono inserite queste piccole variazioni. Io non credo veramente che valga la pena di magnificare con grandi parole una piccola cosa, perchè, quando si tratta di una differenza di 500 o 600 metri, io domando a quelli che s'intendono di strade ferrate, se queste siano variazioni che un'amministrazione può portare per ingannare. (*Segni di denegazione del deputato Busacca*)

Onorevole Busacca, le sue parole sono qui, e dicono precisamente: *le quali possono condurre ad un...*

BUSACCA. Questo è il risultato. Ma quale era la causa?

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

NICOTERA, PANCAZZI e NOBILI. Domandò la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Più d'uno non può parlare contro la chiusura, e la facoltà ne spetta all'onorevole Nicotera che l'ha chiesta prima.

NICOTERA. Cedo la parola all'onorevole Pancrazi.

PANCAZZI. Ringrazio l'onorevole Nicotera di avermi ceduta la parola.

Permetterà la Camera che io dica qualche cosa, come deputato del collegio di Cortona, nel qual territorio passano le linee in discussione, e che faccia alcune considerazioni per modificare l'effetto del discorso dell'onorevole Busacca, giacchè ho udito che tutti hanno parlato contro; permetterà la Camera che, essendo il solo iscritto in favore del progetto ministeriale, faccia alcune osservazioni.

Prego dunque la Camera di permettermi brevissime parole.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Avverto che è stato presentato un ordine del giorno dall'onorevole Brescia-Morra; ma di questo ne parleremo dopo, cioè quando sia chiusa la discussione generale.

Ora è mio dovere interrogare la Camera se intende chiudere la discussione generale.

(La Camera delibera di non chiudere la discussione generale.)

Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Cerroti.

CERROTI. Al punto a cui è giunta la discussione, molte delle cose che io aveva in animo di dire furono già, e molto meglio di quello che io potessi fare, esposte dagli onorevoli preopinanti, per cui poche me ne restano ad aggiungere.

Desideroso qual sono di vedere arricchita la troppo modesta rete delle ferrovie italiane, e di lasciare la massima libertà all'industria privata, dico il vero che io desidererei che a tutti i richiedenti si facesse la concessione, perchè, se ci fosse il pericolo che tutti poi avessero a dar effetto alla costruzione della rispettiva linea, ciò sarebbe invero dannoso; ma gli è evidente che, al più, se ne farebbero due, cioè una corrispondente ai bisogni della percorrenza longitudinale, e nel senso trasversale l'altra.

Ed è per questo che, contrariamente alla proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che vuole una linea unica, mi associo piuttosto all'idea della Commissione di farne due.

Lo scopo principale che ci prefiggiamo con questo progetto, si è di ottenere la linea che richiegga il minor tempo possibile nei viaggi di lungo corso da Roma a Firenze ed all'alta Italia; e con questo possibilmente mettere in armonia le giuste esigenze della difesa dello Stato.

Io non saprei veramente dare una grande importanza a questa modificazione per le viste strategiche, come già disse fin da principio l'onorevole ministro della guerra rispondendo all'interpellanza del suo onorevole collega dei lavori pubblici; tuttavia quello che si può fare in armonia alle viste di difesa dello Stato, si deve tenerlo a calcolo, tanto più che, fino ad ora, è doloroso il dirlo, le strade ferrate sono sempre state concesse facendo astrazione da questo supremo bisogno della difesa dello Stato.

Oltre di ciò bisogna avere anche di mira gl'interessi locali, ma sempre in seconda linea, rispetto a quelli generali della nazione.

Anzitutto mi permetterà la Camera di fare alcune osservazioni sul progetto del Ministero, intorno al quale non ho capito quello che ha detto l'onorevole Busacca; ma desumendolo dalla risposta dell'onorevole ministro, mi pare che abbia appuntato la veridicità e l'esattezza del progetto medesimo e della relazione che lo accompagna.

Certamente l'onorevole ministro non disconoscerà che in codesta sua relazione, ci sono per lo meno delle gravi inesattezze; ed io noterò solo quelle che concorrono ad abbellire soverchiamente la linea Tuoro-Chiusi.

Si dice alla pagina 3, in principio della seconda colonna:

5° Che qualora in tempo più o meno remoto venisse attuato il progetto di una ferrovia che, staccandosi

dalla linea Aretina nei pressi di Camucia, proseguisse per la valle di Pierle e per quella del Tevere sino alla Fratta Perugina, e quindi per la valle dell'Assino e per l'altipiano di Gubbio raggiungesse la linea Ancona-Foligno alla base dell'Appennino, cioè al traforo di Fossato, la linea da Tuoro a Chiusi concorrerà a costituire una più breve comunicazione fra Ancona e Livorno.

Ma, di grazia, in codesta vagheggiata comunicazione tra Ancona e Livorno, come può asserirsi questa cosa (*Si parla*), mentre è assolutamente contraria al vero; di modo che dal punto di diramazione in discorso andando a Livorno per Firenze e per Pisa si ha invece un risparmio di percorso almeno di 24 chilometri?

E oltre di questo poi, la vagheggiata linea più lunga avrebbe da percorrere quel tratto da Siena a Poggibonsi, che è scabrosissimo in tutta la sua lunghezza di 26 chilometri con curve di 300 metri e pendenze dell'11 e del 13 per mille.

Si dice ancora, sempre per abbellire la linea di Tuoro a Chiusi, in un calcolo spinto fino ai singoli minuti, che in essa risulta molto breve il percorso, mentre la percorrenza effettiva basata sulla velocità degli attuali treni diretti affermarsi che richiede minuti 51 dal Bastardo al progettato punto di diramazione prossimo alla stazione di Tuoro, ed invece ci si impiega più di un'ora. Si consulti un orario delle ferrovie col debito confronto e deduzioni delle misure date dal progetto in parola, e si resterà convinti di ciò: come del resto può sempre verificarsi eziandio percorrendo la linea coll'orologio alla mano. Quando si volevano presentare dei calcoli comparativi per far emergere fin l'ultimo minuto, mi pare che quanto meno si sarebbe dovuto essere più esatti.

Non bisogna farsi illusioni, quando si pensa alle condizioni itinerarie di codesta linea Tuoro-Chiusi: e sarebbe tratto veramente in illusione chi si attenesse alla semplice lettura di codesta relazione, la quale, secondo me, non è altro che un infelice sforzo d'ingegno, che non so dove approdi.

Tutto questo sforzo d'ingegno io credo sia stato fatto per quella preconcepita idea a cui teneva e tiene tanto l'onorevole ministro, cioè di avere una linea unica, che servisse ugualmente ai viaggi nel senso longitudinale come a quelli nel senso trasversale.

Ma queste due direzioni non sono affatto compatibili fra di loro; noi vogliamo soprattutto la linea più breve per i viaggi di lungo corso; ora, non v'ha dubbio che la linea da Bucine a Buoninsegna, come propone saggiamente la Commissione, e come preferiva già il Consiglio d'arte, è quella che corrisponde perfettamente a tale bisogna. Abbiamo 14 chilometri di minore lunghezza; e poi venendo da Firenze e voltando da Bucine si schivano 4 chilometri di quel tronco scabrosissimo che trascorre da Montevarchi a Ponticino, dove sono pendenze al disopra del 10 per mille, e ci

sono credo otto o dieci sotterranei. Schivando i quattro ultimi chilometri di questo tratto, si schivano quattro gallerie con risparmio di tempo, e quindi, tutto ben sommato, si può risparmiare certamente quasi una mezz'ora. Quando si parla di risparmio di due ore a due ore e mezza di tempo, mi pare che mezz'ora di più o di meno non si possa dire cosa da poco; è un 20 per cento dell'accorciatoia che volete fare.

Non si può dire poi che la linea sia più scabrosa a percorrerla. Dai profili esposti si vede che tutte queste linee in progetto avrebbero delle ampie curve, e delle pendenze mitissime, per cui si potranno tutte percorrere a grande velocità. Dunque resta sempre fermo che la linea Bucine-Buoninsegna per i viaggi di lungo corso offre il risparmio di mezz'ora; e prego la Camera a tener molto conto di questa cosa per un altro riflesso, rispetto cioè alla linea longitudinale dell'Adriatico da Roma a Bologna.

Vediamo come si trovano presentemente queste due linee longitudinali, l'aretina e l'adriatica. Abbiamo l'aretina circa 20 chilometri più lunga dell'adriatica, e perciò nell'adriatica veramente il servizio celere si presterebbe meglio. Ma oggi, introdotto questo accorciamento, porterebbe un grandissimo vantaggio alla linea toscana, rendendola invece assai più corta. Se si adottasse unicamente la Tuoro-Chiusi, risulterebbe più corta di circa 36 chilometri. Ma anche nell'adriatica io so che si fanno degli studi per accorciarla, mediante un tratto nuovo lungo l'antica Flaminia, che traverserebbe l'Appennino alla Scheggia; e per quanto ne so dalle comunicazioni ricevute direttamente dall'ingegnere promotore e direttore di codesti studi, che è un nostro collega, si risparmierebbero anche colà circa 36 chilometri sulla lunghezza attuale, adottandovi pendenze che non raggiungerebbero il 20 per mille, e curve molto larghe; per cui che cosa resterebbe? La linea toscana che sarebbe 36 o 37 chilometri più corta dell'adriatica. Ma se si fa quest'abbreviazione che è ora in istudio, la lunghezza risulterebbe uguale, e la Toscana avrebbe il danno di dover passare poi l'Appennino alla Porretta, punto tanto più scabroso e più difficile che non sarebbe quello della Scheggia per andare a Bologna, obbiettivo di tutte le comunicazioni ferroviarie per l'alta Italia.

Da ciò io comprendo bene le ragioni degli interessati di Firenze a sostenere l'accorciamento massimo onde avere il transito maggiore; e comprendo anche da ciò la ragione per cui a Firenze si tenga molto a che si faccia la linea più breve possibile; imperciocchè qualora avesse luogo codesto accorciamento della linea Flaminia, la Toscana non potrebbe reggere al confronto; quando invece ne sarebbe assicurata, qualora si facesse la Bucine-Buoninsegna e non la Tuoro-Chiusi; e per questo io ritengo che la Bucine-Buoninsegna sia quella che soddisfa meglio agli interessi di Firenze ed a quelli della più gran parte degli Italiani,

perchè corrisponde ai viaggi più brevi da Roma all'alta Italia.

MONTI C. Domando la parola.

CERROTI. Ma si dice: la linea Tuoro-Chiusi offre il requisito di rispondere ai bisogni delle comunicazioni trasversali; non certamente però a quelli che le si attribuiscono sotto l'aspetto militare. (*Si parla*)

Ora io dico: facciamo questa linea, ma che corrisponda ai bisogni militari; e vi corrisponderebbe, secondo me, qualora si modificasse la diramazione di Tuoro. Noi abbiamo nella penisola quella grande linea difensiva dei laghi etruschi, le cui strette ci offrono posizioni molto vantaggiose per la difesa, qualora si dovesse, per una sventura d'Italia, fare dal nostro esercito una ritirata dalla valle del Po verso la capitale. Non potendo farla tutta continuata da Bologna a Roma senza il pericolo di sbandarsi e disciogliersi completamente, ha bisogno di una linea intermedia per fare un poco di sosta; ed a ciò si provvede egregiamente con quella linea che, appoggiando la sinistra a Civitavecchia e Radicofani e venendo poi a Sarteano, Chiusi, Panicarola, Magione e Perugia, distendesi a destra sui monti Martani fino a Spoleto, addosso al gran nodo del massimo Appennino, che si bagna, col l'opposto versante, nell'Adriatico. Questa linea sarebbe per noi, in quella dannata ipotesi, di grande importanza militare; e se noi vogliamo fare una ferrovia parallela alla medesima, credo che sarà molto vantaggiosa; ma non mai la Tuoro-Chiusi che sarebbe esteriore, perchè passerebbe dalla parte nord, mentre a noi conviene che sia interna.

Quindi, anzichè la linea Tuoro-Chiusi, vorrei la linea che passa a mezzogiorno del Trasimeno; cioè la Magione-Chiusi che fu pure studiata, e sarebbe quasi del pari agevolissima. Questa linea corrisponderebbe nel miglior modo alla difesa, e mi permetto di ritenere che sia veramente quella cui mirava l'onorevole ministro della guerra, allorchè rispondeva al suo onorevole collega il ministro dei lavori pubblici. Il ministro della guerra, sotto l'aspetto militare, preferisce la linea più meridionale, ed è questa linea la più meridionale che corrisponde infatti al bisogno delle comunicazioni trasversali e coperte fra le varie posizioni tattiche dell'accennata linea difensiva. Essa ha inoltre il vantaggio d'essere più lontana dall'altra, il che fa sì che non possano nuocersi fra di loro.

In quanto agli interessi locali, credo che la linea Magione-Chiusi sia preferibile a quella di Tuoro-Chiusi, perchè si presta assai meglio alle comunicazioni nella importante provincia dell'Umbria, dove appunto si desidera la linea Tuoro-Chiusi per avere una comunicazione da Perugia con Orvieto. E certo si faciliterebbero molto più queste comunicazioni se condotte a mezzogiorno del Trasimeno.

Io conchiudo adunque, che delle linee ce ne vorrebbero due, e perciò combino colla Commissione di pro-

porre cioè la linea Bucine-Buoninsegna, e la linea trasversale presso il Trasimeno, colla modificazione Magione-Chiusi a vece di Tuoro-Chiusi; e credo che queste due linee soddisferebbero a tutti i bisogni. Colla linea di Buoninsegna si risparmia il massimo tempo nei viaggi, e si allaccia la linea maremmana; l'altra trasversale risponde meglio agli interessi locali della provincia di Perugia, mentre poi le due risultano le più lontane fra di loro. In quanto alla spesa, non è troppo il caso di occuparcene noi, imperocchè altri, assai di buon grado, e bene a ragione, ne assumono il carico.

Certo che se lo Stato avesse da fare lui la spesa, bisognerebbe tenerne calcolo, perchè il bilancio non potrebbe sopportare questo carico.

Per me dunque, ripeto, che conchiudo per le due linee, anzichè per una linea unica, che non può assolutamente appagare tanto le mire nel senso longitudinale, quanto quelle nel senso trasversale.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Pancrazi.

PANCRAZI. Sarò brevissimo. Non parlerò dell'utilità di una linea di congiunzione, che oramai tutti hanno riconosciuto e molto ampiamente provato che è di grande necessità per l'interesse generale della nazione.

Solo farò alcune considerazioni tecniche intorno alla linea di Bucine.

La linea di Bucine è in condizioni tali che è difficile che si possa eseguire in breve termine stante il terreno argilloso che è costretta a percorrere in tutta la sua lunghezza, per il quale importeranno opere d'arte numerose e dispendiose, alte scarpate a grandissima inclinazione che in qualche punto, attesa l'instabilità del terreno, dovranno essere sostenute da robustissimi muri oltre le opere murarie di sette sotterranei e dei vari viadotti e in particolare di quello della Chiusarella alto metri 48, e per la costruzione di quattro nuove stazioni.

La stazione di Bucine vuol costruirsi in uno spazio di circa 400 metri, in terreno scosceso tra una galleria ed un viadotto in curva, ed il piano di stazione non potrà essere abbastanza sicuro ed atto ad un piazzale d'incrociamiento, a meno che con grandi opere non si faccia un piazzale artificiale nei dirupi dell'Ambra.

Ripeto che tutta la linea si trova in terreno difficile, la quale circostanza non essendo stata bastantemente apprezzata, avverrà che non varranno le previsioni fatte come è avvenuto nella linea Asciano-Grosseto, dove si trovarono terreni sciolti e sorgenti di acqua che ne arrestarono l'esecuzione e ne duplicarono il costo.

Su tutta la linea di Bucine-Buoninsegna si trovano poche abitazioni ed una scarsa popolazione, come anche rilevasi dal poco numero degli abitanti di Castelnuovo Berardenga di circa 1200, ove vuol farsi la stazione e di Ambra che ha solo 650 abitanti, e la così detta Buoninsegna che non è che una casa colonica

della fattoria del Poggio Santa Cecilia del Buoninsegni; e se qualcuno volesse persuadersene, ho qui l'Indicatore topografico della Toscana, ove potrebbesi vedere che quella linea, nella sua percorrenza tra Bucine e Buoninsegna, ha pochissima popolazione, da non potersi paragonare a quella che trovasi nella linea Cortona-Chiusi.

In quanto all'epoca di costruzione, io non posso ammettere il tempo che viene prefisso dal progetto presentato dalla Commissione; come pure in quanto alla spesa.

Ho qui i risultati della spesa sopportata per la linea da Asciano a Grosseto pubblicati nell'*Opinione* dell'11 corrente, e dai quali apparisce chiaramente che la linea di Asciano-Grosseto costò 16 milioni per 85 chilometri, e ancora non sono ultimate alcune costruzioni nè liquidate tutte le spese.

Dunque le previsioni non sono certamente esatte, come tutti possono conoscere, e specialmente trattandosi di una linea montuosa e in terreno difficile.

In quanto poi alle pendenze della linea Bucine-Buoninsegna, non sono è vero del 10 per mille per quattro chilometri, come da Bucine a Laterina; ma sono però in tutta la sua percorrenza di 26 chilometri del 5 50 per 5 chilometri, ed il rimanente fra il 5 ed il 3 per mille, per giungere all'elevazione massima sul livello del mare di metri 312 87. Queste pendenze continuano anco nel tratto da Buoninsegna a Salarco. E questa linea per le troppe curve non si potrà percorrere rapidamente come il tratto da Laterina a Chiusi passando per Cortona.

In quanto alla questione di brevità, certamente la linea Tuoro-Chiusi, muovendo al chilometro 123 risulta di 149 chilometri e mezzo, e la linea di Buoninsegna, che parte dal chilometro 103 della senese, ha 49 chilometri da Buoninsegna a Chiusi, 25 da Buoninsegna a Bucine, 62 da Bucine a Firenze.

Linea Bucine-Tuoro-Chiusi Chil. 149

Linea Bucine-Buoninsegna-Chiusi » 136

Differenza effettiva . . . Chil. 13

e la linea Bucine-Buoninsegna-Chiusi dà 64 chilometri di economia da Bologna a Roma e non 80 come dice il relatore della Commissione, e la linea Bucine-Tuoro-Chiusi, chilometri 51.

Ma se vogliamo fare la questione di spazio e non la questione di tempo, io potrei notare che quando si facesse il tratto da Bastardo a Sodacci sulla linea aretina, giacchè credo che alcuni hanno intenzione di nuocere alla provincia di Arezzo, come accennava l'onorevole Cerroti, proponendo le due linee Bucine-Buoninsegna e Magione-Chiusi, lasciando segregata la provincia di Arezzo che ha 260,000 abitanti per favorire la Maremma che ha già tre diramazioni ferroviarie e non conta più di 100,000 abitanti.

Il raccordamento di Bastardo-Sodacci offre l'econo-

mia di sette o otto chilometri, economia da non dispregiarsi in una linea che guadagnerebbe in rettilineo. Sotto tutti i rapporti la linea di Tuoro sarebbe la più breve.

In quanto alle considerazioni militari, messe innanzi dall'onorevole Cerroti per la linea Bucine-Buoninsegna, io osservo che la Commissione per la difesa dello Stato, al quadro delle nuove ferrovie, al n° 9, propone una ferrovia traversale tra le due longitudinali aretina e senese (Cortona-Torrita), e ne presume la spesa in due milioni.

Se avesse inteso proporre la linea Bucine-Buoninsegna, ne avrebbe proposto 5 milioni e non stabilito il punto di partenza da Cortona. Ciò non poteva ignorare l'onorevole Cerroti, appartenendo esso alla Commissione della difesa dello Stato.

Egli stesso nel suo libro, la *Ferrovia vertebrale italiana*, dice: « quella linea che corrisponde in qualche modo alle bramate condizioni dell'Italia che dal cuore dell'Emilia scende per Pistoia a Firenze, passa in Arezzo, Perugia, Spoleto, Terni, Roma. » E non potrà dispiacergli che la sua linea vertebrale, con il raccordamento di Tuoro-Chiusi, gli conduca più presto le truppe per linee più brevi e sicure a Terni e Roma.

Io non divido gli apprezzamenti della Commissione che la linea Faenza o Imola-Pontassieve sia la più breve per le comunicazioni dall'Emilia a Roma; la più facile io credo e la più breve e la meno dispendiosa sia invece una linea che da Forlì o da Rimini, per Monte Coronaro a Pieve Santo Stefano, val di Tevere, giunga in Arezzo per Cortona, Chiusi, Orte, Roma; la quale poi collegata coll'altra da Fossato a Cortona sarebbe la linea militare più difesa che porrebbe in comunicazione Bologna-Ancona come Chiusi-Radicofani per la foce della Fiera a Monte Argentario-Civitavecchia-Roma.

Questa linea fu giudicata sempre la linea militare; anche il Botta nelle sue storie ne parla, ed era già stata decretata da Napoleone I una strada militare che dalla Cattolica alla valle di Marecchia, traversando la valle di Tevere verso Borgo San Sepolcro giungesse ad Arezzo e da Arezzo a Chiusi per la via Cassia a Roma.

Il generale Garibaldi, nel cercare la via più breve da Roma a Venezia, da Chiusi tenne la via tra Castiglione Fiorentino e Cortona per Arezzo, e per la valle di Tevere e per la val di Marecchia giunse a Ravenna.

Se avesse tenuto queste abile condottiero la strada militare che la Commissione ci propone, non avrebbe evitato di essere attaccato dalle truppe austriache condotte dall'arciduca Alberto, che muovevano da Siena, e sarebbe certamente stato raggiunto prima di giungere in val d'Arno o a Rapolano o a Lucignano o a Buoninsegna, o tra Castelnuovo Berardenga ed Ambra.

Il compianto generale Govone nelle esercitazioni del campo di Foiano studiò molto bene le posizioni strategiche della val di Chiana e gli sbocchi delle strade che provengono dal Senese e dal val d'Arno. Queste

varie fazioni furono eseguite con quella esattezza e valentia che il dotto generale aveva saputo infondere alle sue truppe. Una parte di queste aveva per scopo di fingere che un esercito dalla valle della Chiana cercasse guadagnare il ridotto di Chiusi ed in marcia per quella via fosse attaccato da truppe nemiche che da Siena, dalla Maremma e da Chiusi, con movimento girante gli avessero impedito la strada; e furono eseguite le fazioni di Torrita, Acquaviva e Dolciano, e dovette persuadersi che dal campo di Foiano o da Arezzo, le vie migliori per guadagnare la stretta di Chiusi, erano o per Cortona a Castiglione del Lago, o per le colline di Manzano a Valiano, Pozzuolo e Castiglione del Lago prendere alle spalle il ridotto di Chiusi per la val di Tresa.

La Commissione dice: le invasioni dirette contro Roma antica rappresentano quelle contro cui l'Italia deve premunirsi, ed io aggiungo allora: considerate strade militari quelle che hanno tenuto gl'invasori contro Roma, e vedrete che nessuno si è mai arrampicato per le vie di val d'Ambra per venire a Roma. Le strade militari devono tenere conto di passare per qualche città onde fornirsi di viveri. La strada della Sieve dell'Ambra-Buoninsegna-Chiusi a Roma non trova sulla linea alcuna città, tranne gli ubertosi paesi del val d'Arno che si percorrono con la linea Arezzo-Chiusi. Può la linea di Bucine-Buoninsegna essere costruita con doppio binario? No. La linea aretina con il riaccordamento di Bastardo-Sodacci per evitare la galleria dell'Olmo può, essendo in aperta pianura e in condizioni altimetriche buonissime, può, dico, armarsi con poca spesa a doppio binario e sopportare l'esercizio di convogli militari con minore spreco di spesa per la trazione e con maggior sicurezza.

L'onorevole Cerroti parlava anche della linea di Fano-Scheggia studiata dall'onorevole collega ed amico il deputato Serafini, ed io credo che quella linea colla costruzione di soli 44 chilometri circa del Campo Santo di Scheggia calando ad Umbertide per la valle dell'Assino raggiungerebbe la stazione di Cortona, sia passando per la valle del Nicone o per la valle di Seano a Cerventosa. E credo che sia una di quelle linee che verrà a costare meno delle altre e che potrà eseguirsi con grande interesse delle provincie di Pesaro-Perugia e della città della valle Tiberina e Cortona.

Si è detto ancora che la linea Tuoro-Chiusi, veniva di fronte al forte di Chiusi, ed in quella carta che è stata presentata dai fautori della linea Bucine, si è fatta sboccare la linea di Tuoro tra i due laghi di Montepulciano e di Chiusi, e così si è svisata la questione dal lato militare e dal lato di percorrenza, mentre la linea di Tuoro-Chiusi percorre tutta coperta e difesa dalle colline da Castiglione del Lago sboccando al disotto di Chiusi dietro a quel forte alla distanza di circa un chilometro da Chiusi.

La concessione di due linee del resto danneggia troppo le linee guarentite dallo Stato, perchè colla concessione della Bucine-Buoninsegna si tolgono i proventi alle linee guarentite di Firenze-Empoli-Siena-Asciano, e di Firenze-Foligno-Roma.

Io sono convinto che nell'interesse dell'erario, giacchè qui non siamo che rappresentanti degli interessi della nazione, dobbiamo concedere una linea che non troppo danneggi le linee guarentite; e dobbiamo tener una certa regola per non accordare con troppa facilità ai comuni e alle provincie spese troppo gravose, perchè quando le provincie ed i comuni avranno speso molto, per noi resterà ben poco; e i crediti erariali verso i comuni e le provincie continueranno ad essere inesigibili.

Questa considerazione mi pare di una grave importanza, oltre quella del danno arrecato alla linea guarentita dallo Stato alla società delle Romane; per modo che si sarebbe obbligati a stabilire dei treni diretti per Ancona, mentre allora bisognerebbe far partire un altro treno da Bucine a Foligno.

Tutte queste considerazioni sono tali che certo l'onorevole ministro delle finanze, il quale ha molto a cuore gli interessi dei contribuenti, vorrà fare in modo che nel concedere questa linea, non venga scelta una linea troppo dannosa alla linea guarentita dallo Stato, e che non aggravi di troppo i contribuenti, sia coi tributi provinciali, che con quelli comunali ed erariali.

Io raccomando poi alla Camera di tenere conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole collega Gabelli perchè abbia luogo la partenza da Cortona, procurando anche una economia sulla spesa nella stazione di incrocio, anche perchè il comune di Cortona ha deliberato di concorrere nella spesa necessaria per il raddoppiamento della linea sino alla stazione di Cortona.

Io avrei preferito la linea da Cortona ad Acquaviva, o una linea che da Cortona passando per i pressi di Foiano avesse raggiunto la stazione di Salarco, linea che negli interessi generali e della provincia di Arezzo era la più breve e la più utile; ma, giacchè il ministro ha creduto di scegliere, nell'interesse generale, una linea che non taglia nessuno fuori dal movimento della linea principale, facendo cosa utile all'Italia sia negli interessi generali della nazione sia in quelli di un maggior numero di provincie e comuni che formano le membra e la vita del vero interesse commerciale nazionale. Io spero che la Camera accoglierà la linea Cortona-Chiusi, mentre da questa deliberazione l'erario pubblico ne avrà un grande vantaggio.

Voci. Ai voti!

NICOTERA. Io non ho che poche domande da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La prima l'accenno solo, poichè il mio amico l'onorevole Brescia-Morra, avendo presentato un ordine del

giorno, proverà egli dall'onorevole ministro quelle dichiarazioni che giudicherà più convenienti.

Intende il Governo di applicare il principio, che adotta adesso, a tutte le altre strade del regno quando si trovino quasi nelle identiche condizioni?

La seconda domanda, non meno interessante, è questa:

Dalla relazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e dalla relazione della Commissione appare che lo Stato dovrà fare una qualche perdita per la garanzia accordata alle Romane: vero è che la Commissione fa un lungo ragionamento per dimostrare che questa perdita avrebbe un compenso nello sviluppo del commercio. Desidero sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se egli ha calcolato a quanto ascenderebbe la perdita che farebbe lo Stato sulla garanzia delle Romane.

Io ho fatto un calcolo, e la cifra sarebbe abbastanza considerevole; ad ogni modo non voglio dirla, aspetterò che la dichiari l'onorevole ministro...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La dica! la dica!

NICOTERRA. Mi è molto più comodo farla dichiarare a lei.

La terza domanda, che rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, è questa:

Crede egli che questa nuova linea, o queste nuove linee di congiunzione, non danneggeranno a quell'operazione, a quegli intendimenti che il Governo può avere per riordinare (mi servo di questa parola onde non pregiudicare la questione) per riordinare le strade ferrate romane?

È vero che è previsto il caso del riscatto delle ferrovie romane, ed in questo caso la linea o le linee nuove sarebbero pure riscattate al prezzo che ora costerebbero; ma non pare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che in questo momento il produrre una novità qualunque su quella linea, che deve richiamare l'attenzione del Governo, potrebbe pregiudicare la soluzione del problema che il Governo si propone? Mi pare d'intravedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accenni di no; ma, mi scusi, quando sarà dimostrato che la linea delle ferrovie romane, per effetto di queste nuove linee, renderà ancora meno di quello che rende ora, allora mi pare che la si è danneggiata.

Ad ogni modo io mi aspetto dalla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici queste due risposte.

Primo: ha egli calcolato a quanto ascende la perdita che lo Stato farebbe per la garanzia accordata alle ferrovie romane?

Secondo: crede egli che queste nuove linee, che questo fatto nuovo, che modifica in parte le condizioni della linea esistente, non pregiudichi quello che il Governo si propone di fare per le ferrovie romane?

Quando avrà risposto, mi riservo la parola per fare le mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ora la parola spetterebbe all'onorevole Araldi; parmi però che la discussione sia abbastanza matura...

Voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. Parli! parli!

ARALDI. Procurerò di essere molto breve, tanto più che ne sento la necessità.

La questione che si tratta è una di quelle che, toccando gl'interessi di molte provincie, commove necessariamente le passioni ed eccita un grande interessamento.

Prima di tutto, giacchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di non accettare il progetto della Commissione, a me, che mi trovo ad essere il primo fra i membri della Commissione che prendono la parola, credo che corre l'obbligo di spiegare la posizione nella quale ci siamo trovati. Avevamo davanti a noi un progetto di legge che, sopra sei diverse proposte di ferrovie, dava la preferenza ad una sola, a quella di Tuoro-Chiusi; e questa preferenza egli la dava in contraddizione ad un voto assai autorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha esposti nel suo discorso i motivi i quali lo hanno condotto a questa preferenza. Noi in allora non li conoscevamo, giacchè nella relazione ministeriale non erano certamente abbastanza spiegati o dichiarati.

Mi riservo di rispondere a diverse fra le cose dette dall'onorevole ministro. Comunque, noi ci troviamo, come ho detto, davanti una preferenza accordata dal ministro ad uno dei sei progetti nominati nella relazione; dall'altro lato avevamo un giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui mi permetterò, poichè è breve, di leggere alla Camera la conclusione.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo di avere esaminate le proprietà di tutte le sei diverse linee proposte, più ancora di quell'altra proposta dalla Commissione governativa Bastardo-Olmo-Salarco, conclude: « che sia da preferirsi per la congiunzione tra le ferrovie aretina e senese, avuto riguardo agli interessi generali del paese, il tronco ferroviario Bucine-Buoninsegna (e notate bene questo), e ciò anche perchè la costruzione di questa linea non farebbe ostacolo alla concessione di un altro tronco di congiunzione presso il Trasimeno, nell'interesse delle provincie di Arezzo e di Perugia. »

Le discussioni sorte negli uffici intorno a questo progetto di legge avevano imposto alla vostra Commissione l'incarico di studiar bene, fra tutti i progetti proposti, qual fosse quello che meglio di tutti soddisfacesse agli interessi generali del paese, senza possibilmente trascurare gli interessi locali, i quali son pur sempre rispettabili.

Ora, la vostra Commissione, prima di accettare il

voto pronunciato dal Ministero, in favore di una di queste linee, ha dovuto addentrarsi nella questione, ed esaminare quale altra fra di esse linee potesse essere egualmente pregevole; e se ve ne fosse qualcuna che lo fosse di più di quella proposta dall'onorevole ministro.

Da questo esame la vostra Commissione ha dovuto convincersi che riguardo agli interessi generali la linea che meglio soddisfa è realmente la Bucine-Buoninsegna: ma che questa non soddisfa poi in modo eguale agli interessi locali; mentre la linea Tuoro-Chiusi soddisfa assai acconciamente ad una grande massa d'interessi locali senza giungere al grado d'utilità della linea Bucine-Buoninsegna riguardo agli interessi generali. La vostra Commissione è pur venuta nel concetto espresso nel suo discorso dall'onorevole ministro, che fra questi sei progetti la lotta si riduce a due, i quali sono il progetto Bucine-Buoninsegna ed il progetto Tuoro-Chiusi. L'onorevole ministro non fa gran caso della differenza di tempo che vi può essere tra l'una e l'altra rispetto alla grande percorrenza Roma-Firenze-Bologna.

L'onorevole ministro ritiene come lieve questa differenza poichè la medesima si riduce a 14 chilometri. Non ho grande difficoltà d'accettare in massima l'opinione espressa dall'onorevole ministro, come pure l'altra opinione da lui espressa che, a parità di percorso, si deve dare la preferenza alla linea che più delle altre soddisfa agli interessi locali; intendo però la proposizione nel senso che debbano egualmente essere soddisfatti gl'interessi generali.

Ora, se noi guardiamo gli interessi generali soltanto della lunghezza della percorrenza, il che equivale quasi allo stesso del tempo in cui queste linee si possono percorrere, tempo che negli specchi che abbiamo sott'occhio differisce di ben poco, non vi sarebbe nulla da opporre; ma vi sono altri interessi generali ai quali non soddisfa soltanto la brevità della percorrenza, soddisfa invece la direzione della linea, soddisfano i diversi allacciamenti che accadono fra le linee esistenti, e che possono permettere sia un maggiore sviluppo del commercio per il nuovo tratto di linea, sia nuove combinazioni nell'interesse militare della difesa dello Stato.

Io mi applicherò specialmente in queste poche parole ad esaminare queste due linee sotto questo aspetto speciale, sperando che l'onorevole Monti, nel parlare di dilettanti strategici, non abbia voluto includere anche quelli che lo debbono essere per ragione del loro ufficio, e che debbono occuparsi specialmente di questi studi in causa della loro posizione.

La linea Bucine-Buoninsegna, se la consideriamo partendo da Roma, si distacca dalla senese a Buoninsegna per unirsi all'aretina a Bucine a non grande distanza da Firenze.

Questa linea si potrebbe considerare quasi come un prolungamento della linea Orvieto-Buoninsegna, Orvieto-Rapolano, e sarebbe un'acconcia correzione della linea Firenze-Roma.

La linea Tuoro-Chiusi rimane al nord del Trasimeno e percorre per un buon tratto la riva settentrionale del lago suddetto.

Questa linea farà una vera comunicazione trasversale tra le due linee quasi parallele in quel punto aretina e senese.

L'onorevole generale Cerroti ha espresso poco fa come questa linea per la sua giacitura non possa essere di un grande interesse militare, in quanto che dato che circostanze deplorevolissime dovessero condurci, dopo avere perduto tutta o gran parte della valle del Po, a difendere contro un nemico invasore la parte peninsulare del paese e le varie strade che mettono alla capitale, una posizione di massima importanza viene indicata dalla linea difensiva Magione-Chiusi-Radicofani e Monte Amiata per unirsi poi al mare.

Ora quando noi dovessimo occupare questa posizione fortissima, la linea Tuoro-Chiusi sarebbe interamente perduta per noi e interamente scoperta al nemico, e non potrebbe esserci di nessuna utilità.

Ho considerate queste cose per togliere ogni incertezza sull'utilità speciale di questa linea dal lato militare riguardo alla sua giacitura. Allo scopo di facilitare meglio la difensiva fra Magione, Chiusi e Radicofani, sarebbe assai meglio una linea, che rimanesse al sud del Trasimeno, perchè così sarebbe interamente coperta dagli attacchi del nemico.

Riguardo all'utilità che la Tuoro-Chiusi e la Bucine-Buoninsegna possono arrecare alla sollecita mobilitazione del nostro esercito ed al suo rapido trasporto nella valle del Po per Firenze-Bologna e pei diversi valichi ordinari dell'Appennino, che trovansi a poca distanza di quella ferrovia (e tre dei quali sboccano nella valle di Sieve), la differenza di quattordici chilometri fra Bucine-Buoninsegna e Tuoro-Chiusi non è tale da doversi considerare come un grande vantaggio. Un qualche abbreviamento vi sarà certamente, ma non può essere di grande importanza.

La maggiore importanza militare, che io scorgo nella linea Bucine-Buoninsegna, si è in quanto questa si congiunge alla senese a pochissima distanza (a sei chilometri) da Asciano, d'onde parte la trasversale Asciano-Montepescali-Grosseto. Questa circostanza fa sì che, mentre la Tuoro-Chiusi congiunge due sole fra le linee arteriali, che solcano la nostra penisola, la Bucine-Buoninsegna ne congiunge invece tre.

Ora, signori, a questa circostanza io attribuisco un'importanza grandissima, in quanto che questa combinazione ci dà il modo di operare lungo la linea del Tirreno mediante le truppe che trovansi anche a

grande distanza lungo il versante destro dell'Appennino che solca la nostra penisola, e ci offre questo mezzo colla massima rapidità e colla massima facilità.

Poco fa l'onorevole Cerroti lamentava che nella concessione delle ferrovie si facesse troppo spesso astrazione dai motivi militari e dalle considerazioni di difesa del territorio. Io mi associo interamente a queste savie riflessioni dell'onorevole generale Cerroti, ed io credo indispensabile che in ogni nuova concessione di linea ferroviaria l'interesse militare della difesa dello Stato, se anche non è di grande rilevanza, purchè possa in qualche modo accrescere e facilitare la difesa, debba almeno, a pari circostanze, far decidere la bilancia in favore di quella linea la quale meglio a questi interessi di difesa soddisfi.

Ora, o signori, io non intendo di estendermi in molte considerazioni di questa natura, ma io credo che rimarrà evidente a ciascuno di voi come fra tutte le zone del nostro paese nelle quali, durante una guerra difensiva, vi debba essere naturale concentrazione di truppe, fra tutte queste zone una principalissima ed estesissima zona è la Toscana: ed in mezzo alla Toscana vi ha specialmente la valle della Sieve, dove discendono tre valichi dai quali si può sboccare nella valle del Po, sia sopra Bologna, sia sopra Faenza che sopra Forlì, per le Filigare, per Marrodi e per San Godenzo.

Ora egli è evidente che là dove esistono questi tre varchi, necessariamente, nel trasportare l'esercito dalla penisola alla valle del Po, vi sarà concentrazione per accedere ai detti valichi appenninici; e così pure, nell'occasione di dover ritirare delle truppe dalla valle del Po per portarle nella penisola, vi sarà concentrazione nella valle di Sieve per effetto di questi stessi tre valichi. E ciò almeno finchè non vengano aperti attraverso l'Appennino altri nuovi passaggi di ferrovie, uno dei quali almeno dovrebbe metter capo ancor esso in valle di Sieve; di guisa che anche in questo ultimo caso l'agglomeramento pel passaggio di truppe nella detta valle sarebbe molto grande.

Ora, o signori, se accade il caso, non certamente impossibile nè difficile in una grande guerra terrestre e marittima, che il nemico potente su mare, eseguisca uno sbarco sulle nostre coste tra Orbetello e Piombino, o anche più al nord di Piombino, in tal caso, per ricacciare il nemico nel mare o per respingerlo, sarà indispensabile, se il nostro esercito trovasi nella valle del Po, di raccogliere tutte le riserve possibili, per slanciarle contro a questo corpo di sbarco e poterlo attaccare con una forza di molto superiore, affine di avere una sufficiente probabilità di vittoria.

Ma se le nostre truppe saranno seriamente impegnate nella valle del Po, e se le riserve anch'esse si trovino ad esse vicine, o in valle di Po o presso l'Appennino, evidentemente in Val di Sieve vi sarà un corpo assai numeroso; e allora tutti i corpi disponibili ed a

buona portata dovranno venire rapidamente richiamati in Val di Sieve per imbarcarsi a Pontassieve, al seguito delle riserve che per le prime saranno state inviate.

Ora, se esistesse soltanto la Tuoro-Chiusi, questo corpo numeroso, per essere spinto su ferrovia a Montepescali, onde opporsi di là contro il nemico, dovrà percorrere circa 120 chilometri di più di quanto percorrerebbe seguendo la linea Bucine-Buoninsegna. Seguendo questa, invece, si andrà per Rapolano ed Asciano a Montepescali, d'onde verrà diretto o verso Orbetello o verso Piombino, secondo le circostanze.

E la strada percorsa da questo corpo, evidentemente essendo tutta una linea interna coperta, sarà una strada interamente sicura, che renderà più probabile la buona riuscita della operazione. Quando invece questa linea Bucine-Buoninsegna non esistesse, oltre al grave inconveniente della maggiore percorrenza di 120 chilometri, i diversi corpi che potessero venire spediti dagli altri valichi appenninici dovrebbero essere incamminati per Bologna, Pistoia, Lucca e Pisa, per dirigersi poi sopra una parte della litoranea tirrena, onde andare incontro al corpo di sbarco, non senza qualche pericolo di essere tagliati fuori.

Quindi, signori, la Bucine-Buoninsegna vi offre un mezzo di concentrare prontamente, contro uno sbarco operato tra Livorno ed Orbetello, od anche, se vuoi, fra Livorno e Civitavecchia, un imponente corpo di truppa capace di ricacciare nel mare il temerario invasore.

Io quindi, o signori, colgo al volo una dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ci ha dichiarato che riteneva le due linee, in genere, soddisfacenti del pari per la grande percorrenza, e che in parità di circostanze aveva dato la preferenza a quella che soddisfaceva meglio agli interessi locali, tenendo specialmente gran conto della città di Arezzo e della città di Perugia; che però, se non ho mal compreso, quando gli fosse data una buona ragione di interesse militare riguardo alla Bucine-Buoninsegna, non sarebbe stato alieno dal cambiare d'avviso. Ora, onorevole ministro, io credo che questa ragione di fornire la linea più breve di 120 chilometri almeno per trasportare al coperto un numeroso corpo di truppe in date circostanze di sbarchi improvvisi contro un corpo di sbarco che possa attaccare il nostro paese fra Orbetello, Piombino e Livorno, io credo, onorevole ministro, che sia una ragione militare abbastanza importante per dover far propendere la bilancia piuttosto verso la Bucine-Buoninsegna che verso l'altra di Tuoro.

FERRACCIÙ. Domando la parola.

ARALDI. Con ciò non intendo che si debba accordare soltanto la Bucine-Buoninsegna e respingere la Tuoro-Chiusi; intendo soltanto di dire che la Bucine-Buoninsegna non può essere scartata per accordare la preferenza soltanto alla Tuoro-Chiusi.

Io rispetto intieramente e comprendo i motivi che hanno indotto l'onorevole ministro a secondare i desideri di Arezzo e di Perugia. Ma io mi preoccupo assai più dell'importanza militare che in determinate circostanze può prendere questa linea Bucine-Buoninsegna; e questa importanza è tale da non potere essere sacrificata alle inquietudini ed ai timori non troppo fondati di quelle due benemerite città. L'onorevole ministro ci ha esposta la difficoltà di non poter dividere il servizio celere tra queste due linee, ed ha anche osservato come, accordandole tutte e due, si troverebbe ben di sovente assiepatato da pressioni e da domande per accordare all'una o all'altra una priorità di percorrenza.

Io comprendo questa difficoltà dell'onorevole ministro, ma non mi pare però di tanta gravità da dovere escludere una linea che non viene fatta a carico dello Stato e per la quale non si pone per condizione alcuna preferenza di sorta. Io credo che il ministro dei lavori pubblici, accordando le due linee, sarebbe sempre in piena libertà di stabilire la percorrenza dei treni per quella linea che crederebbe più conveniente, nè l'altra potrebbe menomamente trovare a ridire. Ma, siccome vi dovranno essere necessariamente dei treni diretti sia da Firenze ad Ancona sia da Firenze a Roma, è chiaro che qualcuna di queste linee potrà godere egualmente del vantaggio di questi treni.

Comunque sia, il Governo sarà sempre libero di regolare il servizio come meglio crederà.

L'onorevole ministro ha osservato che dietro queste riflessioni necessariamente una di queste linee deve essere un *cattivo affare*. Ebbene, onorevole ministro, se sarà un cattivo affare, il consorzio che lo domanda non lo farà. Egli si preoccupa grandemente di questa circostanza, ed io lo comprendo, perchè in genere il Governo deve essere il naturale tutore delle provincie; ma dovrebbe anche riconoscere che queste provincie sono in numero rispettabile, sono quattro, e che esse conoscono naturalmente per intero le risorse dei loro paesi, conoscono i commerci e le industrie che hanno fra di loro: e, come acconciamente osservava l'onorevole Busacca, sono anche rappresentate in parte da individui che sono qui tra noi e che sono pienamente al caso di giudicare quali cose sieno le più convenienti nell'interesse dei loro mandanti e delle loro provincie. Io quindi pregherei l'onorevole ministro a non voler respingere più oltre la proposta della Commissione, la quale in sostanza si riduce a non fare alcuna parzialità, a non fare alcun privilegio fra due linee egualmente importanti. Vi sono due linee, sulla cui bontà non può più nascere dubbio. La questione di sapere quale delle due linee sia la più conveniente agli interessi generali ed agli interessi locali è già risolta, e, se l'una ha l'appoggio autorevolissimo del Governo, l'altra ha per sè il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e le considerazioni d'interesse militare. La Commissione (almeno nel modo come ha intesa questa

questione) ha creduto e persiste a credere che non si possa usare a nessuna delle due la parzialità di accoglierla, escludendo l'altra. Queste due linee, poste di fronte l'una all'altra, dimostreranno da sè la loro importanza relativa. (*Bene!*) È questo il miglior modo di riconoscerne il valore senza usare parzialità.

Mi limito a queste poche parole, rinnovando all'onorevole ministro la preghiera di prendere in maggiore considerazione la linea Bucine-Buoninsegna, non per preferirla, come ho detto, all'altra, ma per accordarla contemporaneamente ad essa. (*Bravo! Bene!*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendosi chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

MANGILLI, *relatore*. Pregherei la Camera di riservarmi la parola per spiegare la proposta della Commissione. Non essendo stata benevolmente accolta, bisogna che io ne dica le ragioni.

PRESIDENTE. Parlerà dopo la chiusura.

Ha facoltà di parlare contro la chiusura l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Prego la Camera di volere rimandare a domani la decisione sulla chiusura. Il farlo ora non ci farebbe guadagnar tempo, poichè deve parlare ancora l'onorevole relatore; quindi tanto vale deliberare sulla chiusura quando egli avrà parlato. Inoltre alcuni nostri colleghi hanno ricevuto un mandato al quale non potrebbero adempiere se si chiudesse ora la discussione. Un mandato l'ho anche io. Sostengo quindi l'interesse comune. Non posso parlare più chiaro di così.

SELLA, *ministro per le finanze*. Faccio osservare alla Camera che abbiamo già speso tutta la seduta d'oggi, oltre ad una parte di quella d'ieri, nella discussione generale, perchè questa cominciò ieri con lo splendido discorso dell'onorevole Fossombroni.

FOSSOMBRONI. Quest'elogio è troppo esagerato.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ora non si tratterebbe che di chiudere la discussione generale, riservando la parola all'onorevole relatore, e indi vi sarà la discussione degli articoli, e l'ordine del giorno dell'onorevole Brescia-Morra; perciò rimarrà aperta la via a fare quelle osservazioni che ancora si stimeranno opportune.

Io pregherei pertanto l'onorevole La Porta di porre mente a queste circostanze, e vedrà che non val proprio la pena di opporsi alla chiusura che è stata chiesta da varie parti.

PRESIDENTE. L'articolo primo lascia ancora l'adito ad avere quelle spiegazioni che possono desiderarsi.

LA PORTA. Può succedere che dopo la chiusura della discussione si voglia venire ad una risoluzione.

PRESIDENTE. Permetta, quando la discussione sia chiusa, rimarrà intatto l'ordine del giorno dell'onorevole Brescia-Morra; indi si verrà a decidere se la Camera intenda di aprire la discussione sul progetto

del Ministero oppure su quello della Commissione. Quindi la questione rimane integra ed impregiudicata.

BRESCIA-MORRA. Io pregherei il Ministero e la Camera ad accettare questa mia proposta.

La Camera decida se debba o no chiudersi la discussione, riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore, e poi rimanderemo il seguito a domani.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. L'onorevole Brescia-Morra propone, quello che è naturale, che la Camera deliberi se intende sì o no di chiudere la discussione generale, riservata la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

Metto dunque ai voti la chiusura della discussione generale.

(È ammessa.)

La seduta è levata alle ore 6 30.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Votazione a scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

1° Modificazione degli articoli 77 e 165 della legge comunale e provinciale; facoltà al Monte di pietà di Roma di ricevere i depositi giudiziari e obbligatori; convenzione postale coll'impero germanico; spesa per la sistemazione del servizio doganale in Venezia; facoltà al Governo di modificare la circoscrizione territoriale del comune di Monreale;

2° Seguito della discussione del progetto di legge sulla congiunzione della ferrovia aretina colla senese.

Discussione dei progetti di legge:

3° Nuove proposte della Commissione d'inchiesta sulla tassa del macinato;

4° Costruzione delle strade nazionali della Sardegna;

5° Spesa pel compimento dei lavori dell'arsenale di Spezia;

6° Lavori di difesa dello Stato;

7° Reclutamento dell'esercito;

8° Arsenale di Taranto;

9° Concessione di strade ferrate secondarie;

10. Leva militare sui nati nel 1853;

11. Estensione ai comuni dell'Umbria delle facoltà di pagare ratealmente il loro debito arretrato della tassa dei 350,000 scudi;

12. Autorizzazione agl'istituti bancari di emissione di assumere l'appalto dell'esercizio della zecca di Milano;

13. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali;

14. Spesa suppletiva pel concorso dell'Italia all'esposizione di Vienna;

15. Ordinamento dell'esercito;

16. Requisizione di quadrupedi e veicoli pel servizio dell'esercito.