# CCII.

# TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. Dichiarazione di urgenza per la petizione di numero 2109. = Lettura dei disegni di legge proposti: del deputato Pepe, per l'aggregazione del comune di Scerni al mandamento di Vasto; del deputato Maffei, per la soppressione della Cassa agricola piombinese; e del deputato Mancini, per deferire ai tribunali civili il valido annullamento o scioglimento dei matrimoni. = Congedi. = Presentazione della relazione sul disegno di legge per la riforma di disposizioni del Codice civile intorno ai procedimenti formale e sommario — È dichiarata di urgenza per proposta del deputato Ercole, = Ildeputato Melodia presenta la relazione sul disegno di legge per la correzione di un errore materiale incorso nell'articolo 3 della legge 10 aprile 1879, concernente la convenzione conchiusa con la Regia cointeressata dei tabacchi. = Seguito della discussione degli articoli del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Codronchi riprende il suo discorso interrotto nella ternata precedente sul complesso della tabella A --- Il deputato Marselli, dopo aver fatto alcune osservazioni sui criteri generali seguiti dalla Commissione e dal Governo nella classificazione delle linee, espone una serie di considerazioni, specialmente militari, relativamente al gruppo di strade ferrate contenute nella tabella A. = La Camera delibera che nella seduta antimeridiana di domani si svolga l'interpellanza del deputato Compans ed altri al ministro della guerra, relativa alla chiamata sotto le armi degli uomini di seconda categoria. = Si stabilisce di determinare in altro giorno quando si svolgerà l'interrogazione del deputato Vacchelli al ministro di agricoltura e commercio circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso. 🗕 Il deputato Del Giudice presenta la relazione sulle disposizioni relative agli agenti della emigrazione. --- Il deputato Marselli, riprendendo il suo discorso, viene a parlare dei valichi dell'Appennino, in relazione alle necessità strategiche, e termina co dichiarare che voterà in favore della legge — Il deputato Gabelli confuta alcune delle argomentazioni del deputato Marselli; riconosce la necessità di un valico dell'Appennino in aiuto della linea porrettana, e si dichiara contrario al disegno di legge - Breve replica del deputato Marselli - Nuova replica del deputato Gabelli — Il deputato Incagnoli dichiara di parlare sul complesso delle linee comprese nella tabella A; combatte le opinioni manifestate dal deputato Marselli circa i valichi appenninici; e dimostra la convenienza della linea Rieti-Aquila per la valle del Liri — Il deputato Vastarini-Cresi combatte le opinioni del deputato Incagnoli, e dimostra le difficoltà che s'incontrerebbero per la costruzione della linea sostenuta dallo stesso deputato Incagnoli: il quale replica per un fatto personale — Il deputato Vastarini-Cresi parla per fare una dichiarazione. = Presentazione di un disegno di legge di cui è iniziatore il deputato Chiaves.

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato: legge poi il seguente sunto di petizioni:

2119. Il sindaco di Trivero chiede il passaggio in quarta categoria della ferrovia sotto-alpina.

2120. Il sindaco di Marsicano, a nome di quella Giunta, fa istanza perchè, approvata in massima la linea ferroviaria da Venezia a Roma, sia determinato che la medesima venga iniziata da Rauenna per Cesena a Perugia.

2121. Le Giunte municipali di Seriate, Gorle, Brusaporto, Pedrengo, Ranica, Torre Boldone, Re-

dona, Scanzo, Rosciate, Villa di Serio, Costa di Mezzate, Valtese, Bagnatica, Monticelli Borgogna, ed altre 11 Giunte, fanno vive istanze perchè tra le linee a costruirsi a complemento della rete ferroviaria sia compresa quella di Ponte San Pietro-Seregno, a congiunzione delle due città di Bergamo e Como per lo sbocco del Gottardo.

#### ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Vacchelli ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

VACCHELLI. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 2109, colla quale viene chiesta una riduzione nel prezzo dei trasporti ferroviari a favore del personale insegnante, analogamente a quanto è già praticato per altri impiegati pubblici.

PRESIDENTE. Se non vi sono obbiezioni, la petizione 2109 s'intenderà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Gli uffici hanno ammesso alla lettura alcune proposte di legge.

Si darà prima lettura d'una proposta dell'onorevole Pepe; poi di altra del deputato Maffei, ed infine di quella del deputato Mancini.

SOLIDATI, segretario. (Legge)

Articolo unico.

Col 1º gennaio del 1880, il comune di Scerni, in provincia di Chieti, cesserà di far parte del mandamento di Gissi, e resterà aggregato a quello di Vasto.

Disegno di legge proposto dall'onorevole Maffei:
Art. 1.

La Cassa agricola piombinese istituita a norma del decreto del regio Governo di Toscana del 9 marzo 1869 e della legge del 15 agosto 1867, numero 3910, è soppressa.

#### Art. 2.

Entro un mese dalla pubblicazione della presente legge, l'attuale Consiglio amministrativo della Cassa agricola piombinese convocherà l'assemblea generale degli interessati perchè elegga una Giunta di 7 membri, la quale procederà alla liquidazione dei fondi della Cassa ed alle altre incombenze secondo il disposto dell'articolo 17 della citata legge 15 agosto 1867.

Se il Consiglio amministrativo trascurasse di convocare l'assemblea degl'interessati entro il termine di un mese prestabilito, sarà l'assemblea stessa convocata dal prefetto della provincia di Grosseto entro i quindici giorni successivi.

#### Art. 3.

La Giunta liquidatrice come sopra eletta nominerà nel suo seno un presidente ed un segretario.

#### Art. 4.

I membri della Giunta che venissero a mancare per morte, per rinunzia o per qualsiasi altro motivo sono surregati dall'assemblea generale degl'interessati.

## Art. 5.

Le norme e competenze stabilite dalle leggi e regolamenti attuali pel Consiglio amministrativo della Cassa agricola e pei membri del medesimo sono applicabili alla Giunta liquidatrice ed ai suoi membri in quanto non siano in opposizione alla legge presente.

#### Art. 6.

Finchè non siano ultimate tutte le operazioni di liquidazione, la Giunta renderà conto annualmente del suo operato all'assemblea degli azionisti da convocarsi dalla Giunta stessa secondo le disposizioni attualmente in vigore.

#### Art. 7.

L'assemblea generale degli azionisti sarà sciolta di pieno diritto appena approvato il resoconto finale della Giunta liquidatrice.

## Art. 8.

All'atto della promulgazione della presente legge il Consiglio amministrativo ed il direttore della Cassa agricola, sotto la propria responsabilità personale, restano inabilitati a concludere qualsiasi nuova operazione che vincoli gli assegnamenti sociali per un tempo maggiore di giorni sessanta.

#### Art. 9.

Sono mantenute le leggi e decreti relativi alla materia in quanto non sono contrari alle disposizioni della legge presente.

Disegno di legge proposto dall'onorevole Mancini:
Art. 1.

Non avranno alcun valore ed effetto civile i provvedimenti di ogni genere che emanino da autorità ecclesiastiche per annullamento o scioglimento di matrimoni in qualunque tempo e forma contratti, comprese le così dette dispense per matrimoni rati e non consumati. In tutte queste materie la competenza apparterrà esclusivamente ai tribunali civili, i quali, anche nella cennata ultima specie di matrimonio, apprezzate le circostanze, potranno pronunciarne la nullità.

#### Art. 2.

Non sono impedimenti alla validità del matrimonio civile quelli imposti alla coscienza dalle rispettive credenze religiose, ma soltanto quelle espressamente dichiarati tali dalle leggi civili.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Pepe? PRPE. Sì, signore.

PRESIDENTE. Stabiliremo in altro giorno lo svolgimento del suo disegno di legge. Ora c'è tanta materia ancora da discutere, che mi pare si possa soprassedere a questa proposta.

È presente l'onorevole Maffei?

MAFFEL. Sì, signore.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole ministro delle finanze...

MAFREI. È piuttosto quello di agricoltura. Io credo che lo svolgimento di questa proposta potrebbe aver luogo in una seduta antimeridiana.

PRESIDENTE. Lo stabiliremo quando sarà presente l'onorevole ministro delle finanze o quello d'agricoltura. Intanto le faccio notare che le sedute antimeridiane, sono per ora destinate alla discussione del disegno di legge pel riordinamento del dazio sugli zuccheri.

L'onorevole Mancini è presente?

(Non è presente.)

Si stabilirà adunque in altra seduta lo svolgimento di queste diverse proposte di legge.

L'onorevole Balegno chiede un congedo di giorni 30, per ragioni di servizio.

(È accordato.)

#### PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevele Morrone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MORRONE, relatore. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge per riforma di disposizioni del Codice di procedura civile intorno ai procedimenti formale e sommario. (V. Stampato, numero 36-C.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Io voleva pregare la Camera di dichiarare d'urgenza questo disegno di legge, inquantochè, come la Camera sa, esso venne già votato dalla Camera il 16 maggio 1878, e ritorna ora modificato dal Senato.

La Giunta ha accettate quasi tutte le modificazioni introdotte dall'altro ramo del Parlamento, per cui credo che non darà luogo a gravi discussioni. Io vorrei pregare perciò il presidente di interrogare la Camera se non abbia difficoltà di dichiarare d'urgenza questo disegno di legge, del quale l'onorevole Morrone ha presentato la relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ercole chiede alla Camera che le piaccia di dichiarare d'urgenza la discussione del disegno di legge per le riforme del procedimento sommario nei giudizi civili.

(L'urgenza è accordata.)

Invito l'oncrevole Melodia a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MELODIA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la correzione di un errore materiale incorso nell'articolo 3 della legge 10 aprile 1879, concernente la convenzione conchiusa colla Regia cointeressata dei tabacchi. (V. Stampato, n° 38-C.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEGLI ARTICOLI DEL DISE-GNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Ieri fu iniziata la discussione della tabella A, ed ebbe facoltà di parlare l'onorevole Codronchi per discorrere sul complesso della tabella stessa.

L'enorevole Codronchi ha facoltà di proseguire il suo discorso.

CODRONCIII. Ora, o signori, dovrei fermarmi sull'esame delle condizioni economiche delle provincie
che si contendono la scelta del valico, ma non lo
faccio, perchè ne dissi già abbastanza quando
espressi il pensiero di non crederle così rigogliose
da esigere l'apertura di un nuovo valico, tanto più
dopo che si prevede che per lungo tempo bisognerebbe pagare ai concessionari l'intera sovvenzione
di oltre due milioni di lire, e si arriva fino al punto,
che una Commissione nominata pei sussidi, propone, horresco referens, ad un liberista come l'onorevole Depretis, la costruzione e l'esercizio governativo della linea faentina.

Non mi arresto neppure sul confronto dell'importanza commerciale delle città alle quali farebbe capo il nuovo valico, dal quale confronto io raccoglierei conclusioni a me favorevoli, quali per esempio, che il predotto della stazione di Facnza, nel novennio dal 1868 al 1876 fu, meno che per due anni, inferiore per tutti gli altri a quello di Imola: che l'imposta di ricchezza mobile è superiore di sole tremila lire circa nel circondario di Facnza, notando che a questa somma contribuiscono tre comuni della valle del Santerno, che sarebbero traversati dalla linea imolese.

La stessa Commissione tecnica che ieri bo biù

volte citata, trovava che le regioni del Casentino, del Mugello, e dell'alto Tevere, non presentano tali disparità di condizioni, per densità di popolazione e per feracità di suolo da influire sulla scelta del valico. Le località sono presso a poco uguali, qualunque cosa siasi detta sulla vantata superiorità commerciale della linea faentina, e checchè ne scriva in un suo indirizzo al Governo l'onorevole Gessi, il quale vorrebbe che gli echi della valle del Lamone fossero destati dal fischio della vaporiera, perchè lo furono venti secoli addietro dalle grida vittoriose delle legioni romane.

La questione che oggi importa risolvere è la seguente: debbono prevalere le ragioni strategiche per la scelta del valico, o le ragioni commerciali? Se le prime prevarranno, il valico più vicino a Porretta deve essere preferito; se le seconde, dovrà preferirsi il valico che più se ne allontana. Ora posta la questione entro questi confini, perchè la preferenza ripetutamente accordata alla linea imolese dall'autorità militare non fu mantenuta? La troppa vicinanza della linea imolese alla linea porrettana è un argomento favorevole dal punto di vista militare; d'altronde lo scostare il valico di pochi chilometri da Bologna preferendo Faenza, non distrugge poi l'obbiezione che si mette innanzi in difesa degli interessi commerciali col dire che il valico non deve essere troppo addossato a Porretta.

La stessa Commissione tecnica non ebbe nulla a ridire sulla vicinanza a Bologna, benchè nella relazione che precede il progetto ministeriale si affermi che la linea faentina avrà il vantaggio di sottrarre minor traffico alla porrettana; locchè poi significa in altri termini che la linea imolese sarebbe più produttiva della faentina.

Che cosa significa questa preferenza ripetutamente accordata alla linea imolese? La linea Faenza-Pontassieve è più breve? Se ambidue le linee fanno capo a Pontassieve la supposta maggior brevità della faentina è largamente compensata dai 15 chilometri di minor percorrenza da Imola a Bologna, posto che da questa città si debbano esaminare i vantaggi strategici della linea stessa.

Non m'imbarco però in questo pelago tempestoso della quistione militare: naufragherei di certo; ma io spero che nel corso di questa discussione sorga qualcuno a trattare il grave argomento con maggiore competenza di giudizi, com'è richiesto dalla gravità della quistione, sulla quale ufficiali distintissimi come gli onorevoli Marselli, Gandolfi, Ricci, Corsi, Pozzolini ed altri scrissero lungamente senza che, a quel che mi pare, la quistione rimanesse risoluta.

· Ma sebbene io abbia in mio favore un giudizio

chiaro, preciso, solenne, non indebolito da sottigliezze d'argomenti, non crediate, o signori, che da tre anni io mi faccia illusioni sull'esito finale di questa lotta; io non mi illusi; e meco non si illusero i comuni che io ho l'onore di rappresentare. Io qui adempio ad un dovere invocando per me e per altri giustizia e riparazione.

Abbiamo aiutata la iniziativa della Commissione di difesa e parlamentare del 1873, sostenendo spese e sacrifizi per compiere gli studi indicati; abbiamo diritto di conoscere perchè si distruggano precedenti, e si vogliano precipitare risoluzioni nè mature nè imparziali. E abbiamo altresì diritto di conoscere perchè non sia stato allegato al progetto ministeriale un nuovo parere dello stato maggiore dell'esercito: si saprebbe così se l'autorità militare che io sono avvezzo a stimare per la tenacità e saldezza delle convinzioni, abbia modificati i suoi antichi giudizi, o li abbia mantenuti: si saprebbe perchè malgrado la preferenza confermata alla linea imolese da un recente parere del ministro Bruzzo, questa fosse esclusa dal progetto ministeriale.

Si afferma che la questione sia stata posta in questi termini: o Faenza, o Forlì, e se non risorgeva negli uffici, la linea imolese non avrebbe neppure meritato l'onore della discussione, benchè per la spesa di costruzione sia inferiore a quella di Forlì che pure fu inscritta nell'elenco delle linee dell'avvenire. Si direbbe quasi che la si temeva, e per trionfare più facilmente della forlivese, si oppose questa sola alla faentina. Se così fosse dovrei concludere, servendomi di una frase letta in uno scritto che si asseriva ispirato dall'alto, che fu proprio ostrogota la procedura seguita, e noi dovremmo tanto più dolercene in quanto che la lotta era per noi disuguale, perchè avevamo a combattere contro gli interessi di una provincia fortunata, quella di Ravenna, la quale si giova grandemente del presente progetto di legge colla Faenza-Pontassieve, colla Ferrara-Ravenna, colla Ravenna-Rimini, colla Lavezzola-Lugo: circa 200 chilometri di ferrovia, e 55 milioni di spesa!

Un'altra conseguenza di questo procedere. (Conversazioni al banco della Commissione)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio: gli stenografi non possono raccogliere quello che dice l'oratore.

CODRONCHI. Un'altra conseguenza di questo procedere senza un concetto dirigente e senza confortarsi del consiglio delle persone competenti nelle diverse materie, è quello di sottoporre alcune linee all'autorità militare, e non farlo per alcune altre; quasichè tutte le ferrovie non dovessero essere coordinate ad un solo concetto e non fosse dimostrata la potenza logistica delle ferrovie, e come non pos-

sano riuscire veramente utili nel momento opportuno se non furono profondamente studiate in tempo di pace. Si propone fra le altre una ferrovia Ferrara-Rimini per abbreviare le distanze fra le alpi e la capitale, e nel tempo stesso si preferisce un valico dell'Appennino che da quella ferrovia sarebbe tagliato fuori, isolato dal movimento nazionale e internazionale, e per servirsi del quale bisognerebbe o retrocedere di 60 chilometri o servirsi del tronco Lavezzola-Lugo che obbliga a fermate e a trasbordi complicatissimi. Su questa ferrovia Ferrara-Rimini furono interrogate le autorità militari? È una linea in parte littoranea e la stessa relazione ministeriale, che precede il progetto di legge, non disconosce il pericolo delle linee littoranee in tempo di guerra. Questo dico, tanto se il valico dell'Appennino si aprirà a Faenza, come se si facesse ad Imola; lo dissi due anni or sono e lo ripeto ora.

La questione era dunque così complessa che avrebbe meritato studi più maturi, e noi avevamo cagione a bene sperare, conoscendo le idee che sembravano prevalere, e dirigere il Ministero quando preparava il suo disegno di legge: anzitutto presentare i criteri generali, le categorie delle diverse linee; e poi venir presentando mano a mano i disegni di legge che a quelle categorie e a quei criteri rispondevano. La discussione sarebbe stata più breve, meno confusa ed affaticata; ma pur troppo la ragione politica ebbe il sopravvento, e quella proposta, la sola che poteva condurre a buoni risultati, fu abbandonata.

Nè ci si venga a dire, come negli ordini del giorno platonici votati l'altro giorno, che la questione di un altro valico dell'Appennino coll'obbiettivo di Roma è rimandata ad altro tempo. L'Italia sarà mai così ricca, da aprire ogni diecì anni un valico sul dorso dell'Appennino, e spendervi 40 o 50 milioni per ciascuno? Non si dirà allora, se un nuovo valico per Faenza sarà aperto, che quello per Forlì o per Cesena sarebbe troppo addossato alla linea Faentina, come si dice oggi per Imola che è troppo vicina alla Porrettana? Lo si dirà, o signori, e con maggior ragione, perchè infine la distanza che intercede fra Imola e Bologna è di 35 chilometri, mentre è di soli 14 tra Faenza e Forlì.

Da tutte le cose che sono venuto discorrendo, chiara emerge la necessità di nuovi studi, e di una sospensiva che sia guarentigia ai molti interessi, che corrono il pericolo di essere sacrificati dalla fretta Bisogna riflettere seriamente, prima di accingersi ad una impresa, che costerà allo Stato tanti milioni, senza avere assicurato ai comuni ed alle provincie i mezzi di far fronte alle spese alle quali vogliamo sedurle.

Io voterò le linee che soddisfano e conciliano maggiori interessi.

Le ferrovie si costruiscono sempre con mezzi straordinari, e con risparmi, e quando il beneficio non ne è assicurato, la loro ruina è un disastro pel paese.

Sono pochi mesi che agitandosi in questa Camera una questione relativa a tracciati di linee siciliane, l'onorevole nostro collega che allora reggeva il portafoglio dei lavori pubblici, in un discorso che lasciò profonda impressione, ebbe a dire che bisognava andare a rilento prima di scegliere un tracciato e di preferirlo ad un altro, e che non si potevano precipitare gli studi.

L'Emilia che ha pure altri valichi deve avere maggior fretta della Sicilia? Non ne ha il diritto, tanto più che contro gl'interessi appagati di una provincia si sollevano quelli di altre provincie, e dimandano deliberazioni calme e prudenti.

Io voterò le linee per le provincie che più delle altre ne abbisognano; le voterò senza entusiasmo, perchè la spesa è grossa, ma senza esitazione, perchè il bisogno è reale; ma sopratutto non voglio che sia turbato l'equilibrio del nostro bilancio; fu la prima parola che pronunziai l'altra volta in questa questione, ed è colla stessa che mi apparecchio oggi a finire.

Il progetto ministeriale che oggi si discute ha per sè la triplice autorità di tre ministri che lo presentarono; ma questa triplice autorità, me lo perdonino i proponenti, non aggiunge gran valore a quella proposta, perchè furono le stesse considerazioni, le stesse influenze che trionfarono allora, e che trionfano oggi. Lo sfidarle è impresa audace, molto più dopo che, contrariamente ad ogni aspettativa, io fui abbandonato dai miei alleati naturali della linea Imola-Firenze; benchè or sono due anni io fossi il solo a difendere gli interessi ferroviari di Firenze, e credessi quasi di potermi appropriare le parole di Farinata dopo la battaglia di Montaperti:

E fui io sol colà dove sofferto Fu per ciascuno di tôr via Fiorenza, Colui che la difese a viso aperto.

lo aveva abbandonato l'obbiettivo di Pontassieve preferendo quello di Firenze, perchè mi pareva che questa città non dovesse essere allontanata dal movimento nazionale e internazionale, benchè la linea di Pontassieve fosse più breve, più aperta, meno costosa.

La Commissione tecnica, l'onorevole Depretis prima, dopo l'onorevole Baccarini, abbandonarono pure essi l'obbiettivo di Pontassieve per Firenze. Ma oggi per difficoltà tecniche, e per l'opposizione

dello stato maggiore si ritorna di nuovo a Pontassieve, e non già per volgere verso Imola, ma verso Faenza, nella provincia che ha così autorevoli rappresentanti nella Camera.

Ora sorge spontanea una domanda: perchè la Commissione che ha riferito su questo progetto, non ha posto a confronto le due linee Faenza-Pontassieve e Imola Pontassieve? L'accusa della spesa maggiore attribuita alla linea imolese avrebbe perduto ogni importanza, perchè non si trattava già di confrontare la Faenza-Pontassieve coll'Imola-Firenze, ma coll'Imola-Pontassieve, della quale esistono due progetti, l'uno accettato dall'onorevole Depretis nel 1873, l'altro presentato non ha molto alla Commissione parlamentare.

Si sarebbe trovato allora che la spesa era eguale, o di poco differiva; e si sarebbe soddisfatto al voto insistente dello stato maggiore; ma io dico di più; se anche il progetto per Imola-Pontassieve non fosse esistito, e lo Stato avesse giudicata necessaria quella linea, avrebbe dovuto far eseguire gli studi, non potendosi ammettere che lo Stato accetti solo i progetti delle provincie, dei comuni e dei consorzi, e a questi restringa la discussione e la scelta.

Norana, dopo aver dichiarato che una delle ragioni per le quali egli preferisce un'altra linea al progetto di un doppio binario nella linea porrettana, è la dubbia potenzialità di quest'ultima, finisca poi per accettare la linea Faenza-Pontassieve che per curve e pendenze è'quasi nelle condizioni della linea della Porretta, mentre la linea d'Imola ha curve e pendenze più miti ed un'altezza culminante inferiore all'altra di 81 metri.

E non è forse una ragione di preferenza sotto l'aspetto militare che la linea imolese per le sue qualità tecniche permetta la continuazione dei grandi convogli militari attraverso l'Appennino, mentre la linea faentina costringe a spezzarli a Borgo San Lorenzo per riunirli a Marradi con ritardi di tempo, e complicazioni di servizio pericolosissimi in tempo di guerra?

Occuperei tutta la giornata d'oggi se volessi schierare dinanzi alla Camera gli argomenti che provano la erroneità dei confronti fatti fin qui; ma mi sia concesso d'insistere sopra questi punti: che nessuno ha ancora risposto alle obbiezioni che facilmente si sollevano contro le gravi spese di esercizio della linea faentina; e che nessuno ha osservato come paragonando le spese delle due linee faentina ed imolese, bisegnava ricordare che il progetto dell'egregio ingegnere Tarducci si riferisce all'Imola-Firenze, e ch'egli presume pei primi trenta chilometri del suo progetto una spesa che supera di lire 7,000,000 quella che la Commissione tecnica attribuisce ai primi 30 chilometri della Pontassieve-Faenza. L'onorevele relatore avrebbe dunque dovuto cominciare dal defalcare questi 7 milioni dalla somma attribuita alla imolese.

E vaglia il vero: se si vogliono istituire confronti fra le due linee, bisogna partire per ambidue le linee da Firenze o da Pontassieve. Partendo da Firenze, la linea comincia coi trenta chilometri più dispendiosi, ed allora l'onorevole ministro ha dimenticato di aggiungere questi 7 miliori alla spesa prevista per Faenza. Se poi si parte da Pontassieve, ambo le linee comincierebbero coi 30 chilometri meno costosi, e allora bisognava togliere i 7 milioni dal costo della linea imolese.

Quest'errore, certamente casuale, condurrebbe all'assurda conseguenza, che i primi trenta chilometri, comuni alle due linee, costerebbero di più, tanto mucvendo da Firenze che da Pontassieve, se il resto della linea volgesse ad Imola, di quello che i medesimi 30 chilometri costerebbero se il resto della linea volgesse a Faenza.

Dunque non si sono poste a confronto linee eguali ma diverse; non si è tenuto conto delle grandi economie che si potrebbero ottenere sulla linea imolese, rinunciando alle sue piccole pendenze; non si sono calcolate esattamente le spese, si è dimenticato il voto dell'autorità militare, e si è una volta di più confermato quello che oramai non è più dubbio per alcuno, che ad ogni modo si voleva lo sbocco di questa linea nella provincia di Ravenna.

Voi vedete che la Camera non può oggi giudicare con cognizione di causa; e se io non temessi di dispiacere alla maggioranza della Commissione, e più all'onorevole relatore Morana, sarei quasi tentato a dire che essa ha con troppa disinvoltura, e soverchia brevità affrontato un problema, nel quale, le condizioni dei contendenti non essendo eguali, i termini di confronto malissimo posti, ne doveva uscire una deliberazione che non esito ad affermare offensiva della giustizia.

Intanto, riserbandomi di riassumere e raccogliere in un ordine del giorno le idee principali che ho avuto l'onore di esporre in questi due giorni, mi rivolgo alla Camera ed al Governo, ed esprimo la speranza che dalla presente discussione esca una deliberazione che salvi l'avvenire di molte provincie, le quali, se debbono essere sacrificate, sapranno almeno che i loro interessi furono esaminati con benevolenza, giudicati con imparzialità, e che l'avvicendarsi dei partiti al potere non ha esercitato alcuna influenza in questioni nelle quali lo spirito di parte non dovrebbe mai penetrare. E ciò è tanto più necessario perchè quelle provincie,

oltre al perdere un beneficio fatto loro ripetutamente ed autorevolmente sperare, dovranno contribuire la pecunia necessaria a costrurre le lines rivali. In una parola, sia dimostrato senza sospetti che le linee proposte sono le migliori, e che le necessità dello Stato esigono quelle linee, ed io darò alle medesime pel primo il mio voto favorevole con animo lieto e con coscienza sicura, poichè il sentimento degl'interessi locali ingrandito non mi farà mai smarrire il pensiero della patria. (Bene! Bravo!)

PRESIDENTE. Onorevole Codronchi, vuole mandarmi il suo ordine del gierno?

CODRONCHI. Glielo manderò.

PRESIDENTE. L'onorevole Marselli ha facoltà di parlare sul complesso della tabella A.

MARSELLI. Siccome temo di dovere nel corso di questa discussione, concernente le linee, prendere più d'una volta la parola, così al presente mi restringerò a fare alcune considerazioni generali sul complesso delle linee componenti la tabella A. La ragione di queste considerazioni è la seguente.

In gran parte intendo di corroborare le proposte del Governo e della Commissione, ed in piccola parte di dar ragione d'alcuni punti di divergenza fra le mie opinioni e quelle della maggioranza della Commissione.

Prima di tutto debbo dichiarare che ho approvato il passaggio dalla seconda alla prima categoria delle linee che erano collocate colà nel primo progetto, e l'ho approvato per le ragioni seguenti. Una classificazione razionale delle ferrovie non avrebbe dovuto comprendere più di tre categorie, la prima, cioè, contenente le ferrovie internazionali e nazionali; l'altro estremo rappresentato da ferrovie di interesse locale, e nel mezzo la categoria delle ferrovie interprovinciali, in generale delle ferrovie iche hanno qualcosa di nazionale e qualcosa di locale.

A quel modo che con un lavoro d'analisi si è bipartita la terza categoria, a fine di distinguere tra
le ferrovie locali quelle più o meno tali, parimente
nel precedente progetto ministeriale, accettato dalla
Commissione, si era suddivisa la prima categoria
in due, entrambe contenenti linee d'alto interesse
nazionale ed internazionale, ma alcune da costruirsi
interamente dallo Stato, altre col concorso dei
corpi morali.

Il principio generale della legge era che lo Stato dovesse costruire, ma col concorso degli enti interessati. Fu fatta però una eccezione in favore di due linee: l'una delle quali avente carattere internazionale e la cui costruzione è conseguenza di un trattato; l'altra, quella di Roma-Solmona, che altamente provvede agli interessi della nostra capitale.

Ora non si può negare che questo sistema, il quale poneva in una posizione privilegiata le due linee menzionate e che richiedeva il concorso dei corpi morali nella costruzione di linee che si dichiaravano d'alto interesse nazionale, traeva seco una conseguenza dolorosa; cioè a dire la necessità di rendere obbligatorio codesto concorso.

Io non posso tacere che ho dato il mio voto alla applicazione del principio di obbligatorietà, con ferma convinzione, ma pure con una certa ripugnanza. Credo che dopo di essere andati molto innanzi nell'applicazione di questo principio, rendendo obbligatorio il servizio militare, la costruzione delle strade, l'istruzione elementare e persino la ginuastica, giovi procedere ora con i calzari di piombo in cosiffatta strada, massime considerando lo stato deplorevole delle finanze dei nostri comuni e delle nostre provincie. Eppure, una volta ammesso il concorso degli enti interessati nella costruzione di ferrovie che si dichiarano d'interesse nazionale, non potevasi non rendere obbligatorio quel concorso. Era doloroso, ma era necessario. Il presidente del Consiglio, con la sua proposta, ha telto la difficeltà per le ferrovie nazionali, e fatto valere il principio giusto che esse debbono essere costruite interamente dallo Stato. Onde io non ho potuto non applaudire, e non dare il mio voto favorevole al passaggio di queste ferrovie dalla seconda categoria alla prima.

Fatta questa dichiarazione preliminare sopra la proposta ministeriale, intorno al passaggio delle ferrovie dalla seconda categoria alla prima, io vi esporrò, onorevoli colleghi, alcune poche considerazioni, soprattutto militari, relative al gruppo delle ferrovie costituenti la tabella A, e lo farò senza dimenticare che la Camera è un'assemblea politica, non un Comitato tecnico. Questo fatto, cioè, dell'essere un'assemblea politica, come a noi oratori deve far sentire l'obbligo di non discendere a minuti particolari tecnici, così alla Camera dà il vantaggio di potersi sollevare ad un punto di vista che non è quello dell'ingegnere, o del militare, o dell'economista, ma che è o dovrebb'essere quello dell'uomo di Stato, il quale tiene conto dei fattori economici, tecnici, militari, ma per integrarli e poggiare ad una soluzione che risponda alla maggior somma di pubblico interesse.

Prima di procedere innanzi, io debbo dire, intorno all'importanza militare delle ferrovie, qualche cosa che forse a molti parrà strana, cioè che, per un certo rispetto, mi trovo d'accordo coll'onorevole Gabelli. Certo che, dati alcuni casi, ogni ferrovia può diventare militarmente utile: ed è per questo, onorevoli colleghi, che i militari, i quali

hanno l'onore di appartenere a questa Camera, rispondono con benigno sorriso, con facile arrendevolezza a tutte le raccomandazioni che loro vengono da voi, egregi colleghi, riguardo a questa o a quella linea.

Possono darsi casi, nei quali ogni linea diventi militarmente utile. Ma linee necessarie, dal punto di vista militare, non sono in verità che le grandi linee di mobilitazione e di rifornimento dell'esercito. Oltre di questo possono essere utili e anche necessarie talune linee per le manovre, per gli spostamenti delle truppe; ma, come ben osservava l'onorevole Gabelli, bisogna che la velocità riguadagni il tempo necessario al caricamento e allo scaricamento degli uomini, dei cavalli e del materiale di guerra: bisogna insomma che si possa andaro in ferrovia più presto che non con le marce ordinarie.

Pare un assioma, e pure non si vuole intendere da coloro che non fanno il computo del tempo necessario al caricamento ed allo scaricamento, in condizioni non sempre agevoli presso noi, a causa del mediocre stato delle stazioni e dei materiali-Non mi stancherò di ripetere alla Camera che, per questo, noi siamo ancora in condizioni deplorabili.

Or sono pochi giorni, io stesso sono stato testimone di un esercizio di caricamento e scaricamento, alla stazione di Roma, di una batteria di artiglieria in pieno assetto di guerra. Ebbene, non ostante la cortesia grandissima con cui si è prestata la società delle romane, non ostante lo zelo attivo de' suoi impiegati, pure il tempo che ci è voluto per operare quel caricamento e quello scaricamento è stato maggiore di assai di quello richiesto. E questo nella stazione di Roma, in un'operazione eseguita sotto un sole splendidissimo, di pieno mezzogiorno, in condizioni favorevolissime per tutti i rispetti. Ma, per aumentare il tempo necessario a quell'operazione, è bastato che il piano caricatore fosse alquanto basso e non molto ampio, per guisa che il caricamento e lo scaricamento della batteria non si è potuto fare in una sola volta, ma si è dovuto fare a più riprese.

È adunque necessario migliorare le condizioni del materiale e delle stazioni, per rendere più utilizzabili le linee esistenti; ma da ciò io non ne traggo l'illazione che ne traeva l'onorevole Gabelli. Egli diceva: pensiamo prima di tutto a migliorare le stazioni, a rendere più utilizzabili militarmente le linee esistenti, e poi costruiremo ferrovie nuove. In verità io ragiono diversamente. Di fronte a due necessità, l'una di migliorare le linee esistenti, e l'altra di avere alcune grandi linee logistiche, io non so risolvermi a sacrificare l'una all'altra, e dico

piuttosto: poichè oggi discorriamo di una legge di nuove costruzioni ferroviarie, ebbene, date all'esercito ed alla nazione quelle grandi linee che sono necessarie, e quando l'onorevole ministro della guerra ci verrà a proporre, con una legge, di concedergli i fondi per l'acquisto del materiale ferroviario, a fine di rendere più celere la mobilitazione, allora gli voteremo i provvedimenti a questo scopo diretti. (Bene!)

Detto ciò sulla importanza militare delle ferrovie, e aggiunto che le osservazioni dell'onorevole Gabelli conservano un valore indiscutibile, quando sono riferite alle piccole linee tattiche, alle linee non indispensabili, entro nel merito. Sento però il dovere di rendere innanzitutto grazie al ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione parlamentare per l'importanza grandissima che hanno data al fattore militare in questa legge, per la deferenza con cui hanno ascoltato tutte le osservazioni dei loro colleghi che hanno anche l'onore di far parte dell'esercito.

Con questa legge, se sarà votata, si otterrà moltissimo a pro della difesa dello Stato, sebbene restino ancora alcune lacune da colmare, come quella, per esempio, relativa alla rete veneta.

Diffatti, siamo riusciti ad assicurare se non interamente, almeno in gran parte la costruzione di una linea di comunicazione tutta interna denominata vertebrale; ad ottenere un nuovo valico dell'Appennino, diretto a rendere più pronta l'adunata dell'esercito nella valle del Po; ad ottenere due linee dirette a congiungere il nostro grande arsenale della Spezia colla valle del Po e coll'Italia centrale; ad ottenere infine la linea di collegamento della nostra capitale coll'ultimo ridotto della difesa nazionale.

Ed io non parlo che dei pesci grossi: chè, quanto a pesciolini, se ne son pescati di parecchi. Non ci si muova adunque rimprovero se non abbiamo potuto ottenere di più.

Riguardo alla grande linea nazionale interna, alla grande linea arteriale d'Italia, debbo fare alcune poche osservazioni.

Questa linea, come sapete, parte da Bologna, e per Firenze, Terni, Aquila, Solmona, Campobasso, Benevento, dovrà spingersi sino in Calabria. In questa legge è proposta la costruzione delle parti di questa linea da Terni a Benevento; da Benevento alla linea Potentina c'è una lacuna, sulla quale io ritornerò.

Contro di questa linea sono state mosse molte obbiezioni, che si risolvono in una, attinente alla difficoltà della sua costruzione. Si è detto che questa linea è difficile, costosa e fors'anco non necessaria.

Prima di tutto che cosa rappresenta questa linea? Essa, secondo me, è una reazione contro l'uso e l'abuso delle ferrovie litoranee. È stato detto che le ferrovie litoranee non sono più quella cattiva cosa che dai militari si dice, che le non sono pericolose, come quelle che servono alla mobilitazione, la quale precedendo la dichiarazione della guerra, può compiersi interamente al sicuro, eziandio pel litorale. Preferiamola adunque, si conchiude, e non ci andiamo a cacciare nell'Appennino, ove è impossibile costruire ferrovie con miti pendenze.

Ma, diciamo il vero: servono le linee longitudinali solamente a questo fatto della mobilitazione? Non servono pure al rifornimento dell'esercito quando esso combatte e perde uomini e materiale? Ora, è prudente affidare il rifornimento dell'esercito a linee litoranee? È savio che adotti questo sistema una nazione marittima per il grande sviluppo delle coste, ma priva di una potente marina che la protegga? Se l'Italia avesse una potente marina, io non mi preoccuperei gran fatto dei pericoli derivanti dalle linee litoranee.

È vero che basta un ardito incrociatore, che dico? una barca peschereccia, per gettare a terra pochi marinai, forniti di dinamite, ai quali può non riuscire difficile il rovinare questo o quel punto della linea; ma, via, si potrebbe fare a fidanza con l'azione morale esercitata da una potente flotta e con la facilità di riparare ai guasti. Ma è questo il caso nostro? Siamo noi per la via che mena al dominio del Mediterraneo? Gli Stati confinanti coll'Italia hanno una potenza marittima o pari alla nostra o di molto superiore. Così essendo, il transito per le linee litorali dovrebbe farsi non pure col pericolo dei piccoli sbarchi, ma anche sotto il cannone della flotta nemica.

E del resto siete voi ben sicuri che la dichiarazione di guerra giungerà proprio dopo che avrete tutto l'esercito mobilitato ed adunato nella valle del Po? Non vi pare che un Governo accorto, il quale sapesse che l'Italia non può effettuare la mobilitazione se non per linee litoranee, condurrebbe le cose in modo da farvi piombare addosso la dichiarazione di guerra prima di aver compiuta l'adunata, cercherebbe, cioè, di cogliervi in flagrante delitto di mobilitazione?

Dunque, o signori, siate persuasi che se noi vogliamo veramente assicurare la difesa dello Stato, la conservazione della nostra indipendenza, della nostra unità, dobbiamo esser sicuri di poter compiere la mobilitazione, l'adunata, il rifornimento dell'esercito, per linee interne, per linee coperte ed indipendenti.

Un'altra osservazione devo fare riguardo alle

ferrovie litoranee considerate in rapporto all'ordinamento dell'esercito.

È necessario che il sistema ferroviario sia ordinato in modo armonico coll'ordinamento dell'esercito.

Vi prego di riflettere su di ciò. Se noi non avessimo che un solo e piccolo esercito, sia pure un esercito di 300,000 uomini, sconfitto il quale nella valle del Po, a noi non restasse che sottoscrivero a qualsiasi più dura condizione di pace, allora si potrebbe pensare che, riusciti ad adunarlo, a nessun altro scopo ci dovrebbero servire le ferrovie peninsulari. Ma è questo l'ordinamento nostro?

Non abbiamo, oltre all'esercito di prima linea che combatte, truppe di complemento che raggiungono i distretti, un esercito di seconda linea, o milizia mobile che pur si apparecchia ad entrare in azione. Volete mutare codesto sistema? Andreste a ritroso dell'Europa tutta. Ebbene, se non volete mutarlo, dovete mettere il sistema ferroviario in armonia con questo ordinamento dell'esercito.

A che giova avere delle truppe di complemento, che dovete mandare a colmare i vuoti, a che giova avere una milizia mobile che forma un altro esercito, se vi fanno difetto i sicuri mezzi di comunicazione per trasportare quelle e questa sul teatro della lotta? Anche ammesso adunque che si riesca a fare l'adunata, prima di rompersi la guerra, il nostro ordinamento in più eserciti c'impone l'obbligo di avere un sistema ferroviario fondato sulle linee interne.

Questa è per noi Italiani una imprescindibile necessità, questo è un concetto vero e positivo, che ci è ispirato dalla natura della nostra penisola e che deve stare in cima ai nostri pensieri.

Or, che cosa è cosiffatta linea dorsale, della quale ora vi discorro? È appunto il mezzo per attuare un così giusto concetto.

Nei tristi giorni che la nostra patria, come qualunque nazione, potrà attraversare, l'unità d'Italia sarà affidata, oltre che al patriottismo degli Italiani e al valore del nostro esercito, a questa sbarra di saldatura del corpo della nostra patria, a questa comunicazione libera, interna, protetta, difesa, indipendente, tra il Nord e il Sud d'Italia. Ora quando un' idea è riconosciuta dalla mente come una necessità, bisogna che essa sia attuata, che ogni difficoltà sia superata.

Coll'impossibile non si lotta, lo comprendo; ma, o signori, la sfera del possibile è molto più ampia di quello che alle menti ristrette e agli animi timidi non paia. Più che non il campo del possibile a me pare ristretto quello della nostra volontà. Voglio dire che la nostra povera e limitata volontà ci fa

credere impossibili molte cose che in realtà non sono

Or bene, io dico: che cosa si oppone alla costruzione di questa linea? Le difficoltà della natura, le difficoltà tecniche. Voi siete costretti, si dice, a superare spesso alcune pendenze del 25 per mille o a forare le montagne. Tali pendenze, aggiungesi, non sono accettabili pe' trasporti militari. Certo una pendenza del 10 o del 12 è preferibile a quella del 25, e l'andare per la pianura all'incedere fra i monti; ma, non schiviamo la questione, o signori. La questione è la seguente: che val meglio una linea litoranea, con frequenti pendenze del 10 per mille, o una interna con qualche pendenza del 25? La risposta è chiara per ogni militare. Oltre di ciò le lince litoranee schivano sempre le gallerie? Non sono tutte simili alle linee pugliesi e maremmane; ma havvene di quelle obbligate a procedere ove l'Appennino cade a picco sul mare. Facciamo adunque di condurre le linee interne per modo da ottenere pendenze miti, quanto più è possibile, avvalendoci delle spaccature dell'Appennino; ma le difficoltà inerenti , a qualunque linea appenninica, non ci sgomentino a segno da farci abbandonare un giusto concetto.

Piuttosto che rinunziare allo scopo, io dico, affrontiamo pure la difficoltà. Ricordo quello che mi diceva l'egregio ingegnere Protche: le forti pendenze spaventano solo i dilettanti, i quali non sanno calcolare tutto il lavoro dinamico che in alcuni casi si richiede per evitare una forte pendenza. L'importante infatti in simile questione è appunto la somma del lavoro dinamico. È un problema concreto, non astratto. Vi sono casi nei quali la somma del lavoro dinamico richiesto da un lungo percorso e da parecchie medie pendenze derivanti dal volerne evitare una forte, è maggiore di quella che con la pendenza più forte si sarebbe avuta. Lo stesso dicasi del tempo, che con le forti pendenze riguadagnasi in parte nella discesa.

Credo che la sorte della Lucca-Modena sia stata compromessa appunto da un lungo tracciato, consigliato dal desiderio di evitare le pendenze del 25. E credo del pari che si mancherebbe ad un grande scopo, se la ragione delle pendenze e dei trafori ci obbligasse non dico più di abbandonare il concetto della vertebrale, chè questo parmi abbastanza confutato, ma a perturbarne l'andamento generale con lunghi e tortuosi serpeggiamenti ed erramenti. Esaminando appunto tutte le varianti che si potrebbero apportare a questa linea, accettata dal Ministero e dalla Commissione, trovo che le linee che a certe sue parti potrebbero sostituirsi, dico le linee pure interne, o metterebbero capo a

linee esistenti, producendo ingorgo e togliendo alla vertebrale il carattere dell'indipendenza, e, volendo evitare ciò, darebbero luogo a ritorni serpeggianti, e percorsi che a velte toglierebbero alla linea il suo carattere di linea longitudinale, per darle quello di trasversale. Senza dire che queste linee succedanee non scorrerebbero, come i loro proponenti dicono, su di un letto orizzontale e per apriche valli; ma anche esse dovrebbero urtare in grandi difficoltà.

Persuadiamoci, o signori, che o bisogna abbandonare l'idea delle linee appenniniche, o bisogna affrontare le difficoltà. Se quello è un assurdo, com'è, rassegniamoci a incontrar queste e risolviamoci a superarle per attuare un grande scopo.

Permettete che a questo proposito vi rechi un esempio attinto dal rapporto fra la strategica e la topografia. Nel fare un piano di guerra è necessario tener conto della natura del suolo, e nel caso più generale è utile scegliere il terreno più facile; ma alcune volte, per attuare un grande concetto strategico, è mestieri far violenza anche alla natura. In generale la natura va rispettata, e devesi cedere alle sue seduzioni, devesi obbedirla per dominarla; ma, in certi casi per conseguire un fine risolutivo, è forza urtarla di fronte.

Ricordate la campagna di Napoleone in Italia, al 1800. Napoleone, come sapete, discese in Piemonte, col suo principale esercito, pel gran San Bernardo. Voi conoscete le difficoltà che egli dovè superare, i pericoli che corse; ma egli aveva il grande scopo di piombare sulla linea di operazione del suo avversario, e questo scopo non poteva altrimenti conseguirlo che sfidando quelle difficoltà, quei pericoli. Voi ben sapete che, se egli avesse scelta altra via, avrebbe potuto entrare in Piemonte superando minori difficoltà. Se egli, per esempio, avesse operato per la zona ove « le Alpi finiscono e Appennia comincia » avrebbe incontrate al certo maggiori agevolezze; ma avrebbe raggiunto lo scopo? No: sarebbe andato incontro alla fronte del nemico, dove che egli voleva riuscire sulla linea di operazione, per ottenere un risultato definitivo, per conquistare con una vittoria il dominio dell'Italia.

Or bene, una mente sovrana como la sua, quando ha dovuto scegliere tra il rinunziare ad un grande concetto ed il vincere una grande difficoltà, non ha esitato, ha optato pel secondo partito, ed ha vinto.

L'arte dell'ingegnere e del costruttore di macchine ci aiuta di già nell'attuazione del disegno; ma nuovi trovati possono venir pure in nostro soccorso e spianarci maggiormente la via.

A questo proposito richiamo l'attenzione del Geverno sul sistema Agudio. Credo che sarebbe bene di procedere ad altri esperimenti intorno a questo

sistema per vedere se non potrebbe applicarsi ad alcuni tratti delle ferrovie da montagna. Non si tratta, o signori, del vecchio sistema funicolare a trazione diretta, ma d'un sistema, il quale non richiede materiale diverso da quello ordinario...

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di non fare il parapetto innanzi all'oratore, poichè gli stenografi mi fanno sapere che non possono raccogliere quello che egli dice.

MARSILII.. non occorre avere altro materiale, non è necessario ridurre lo scartamento del binario, non sono necessari trasbordi. Se nuove esperienze e forse anche nuovi perfezionamenti dimostrassero che questo sistema è adottabile in alcuni punti delle nostre linee appenniniche, noi avremmo un modo per vincere le forti pendenze, ottenendo in pari tempo rilevanti economie.

In somma, o miei colleghi, l'Italia è quale l'ha fatta la natura, e la vertebrale non l'ho inventata io. Alcune parti di questa grande ferrovia nazionale formarono già lo scopo di parecchie leggi, e l'insieme attraversa importanti capoluoghi, centri di attività. Tale ferrovia non solo risponde ad un grande concetto militare, ma servirà a spargere la vita economica nel mezzo della penisola, sarà una vera arteria di circolazione di merci, di uomini, di armi.

Questioni così complesse non si risolvono con fare pedestre: ci vogliono alti concetti, larghe vedute, ed anche un po' di poesia nell'animo.

La costruzione di questa linea è in gran parte assicurata. Noi abbiamo in prima categoria la linea Terni-Rieti-Aquila. Questa linea era indispensabile; congiunge non solamente la città di Aquila con Rieti, con Terni, il che, commercialmente, sarebbe già qualche cosa; ma congiunge in pari tempo la conca aquilana con la valle ternana, il nostro ultimo ridotto difensivo con la fabbrica d'armi dell'Italia centrale. Il prolungamento di questa linea verso il mezzogiorno è costituito dalla linea Sulmona-Isernia-Campobasso. Questa è una linea che l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici con la proposta d'incorporare l'articolo 31 nella presente legge, hanno collocata in terza categoria.

In verità porre questa linea in terza categoria è quanto dire che non se ne vuole la costruzione. È una linea difficile e costosa così che gli enti interessati non potranno sopportare il peso del contributo dei due decimi, e, poichè la terza categoria sfugge all'obbligatorietà, essi non vorranno contribuire. Tale linea si troverà forse in peggiori condizioni che se fosse rimasta nel limbo, perchè quivi la reggeva la speranza, dove che ora anche questa l'abbandona.

Razionalmente, essa doveva venire compresa nella prima categoria, poichè è parte della linea longitudinale interna di cui ci occupiamo.

Così dovrebbe essere, se la legge presente fosse soltanto un programma, come l'articolo 1 della legge francese. Ma questa legge presume anche di essere pratica; e comprende un congegno finanziario.

Ciò posto, la questione muta.

Un grande filosofo ha detto: ciò che è razionale, è reale, ciò che è reale è razionale. Io comprendo lo ascoso senso di queste parole; ma, per un momento, le prendo nel significato letterale, per dire che ciò che è razionale, non è reale, e neanche sempre può diventarlo.

Ora la linea Solmona-Campobasso, sebbene razionalmente dovrebbe andare in prima categoria, ed in un programma di nuove ferrovie dovrebbe essere collocata colà, pur nondimeno, trattandosi di una legge pratica, d'una legge cioè che ha pure un congegno finanziario, è mestieri che questa linea si accontenti di scendere di categoria, e prenda posto, a parer mio, nella seconda, ove la sua costruzione potrà essere assicurata.

Ed a questo proposito io debbo rivolgere la parola all'onorevole Luzzatti. Non udii ieri il suo discorso, perchè ero assente; ma ho letto nei giornali che egli ha sostenuto la necessità di collocare in prima categoria la Bassano-Primolano, come linea internazionale; ebbene io fo il medesimo ragionamento che ho fatto con la Solmona-Campobasso. In astratto egli ha ragione. Quando noi prendessimo a considerare i caratteri di questa linea, e quando noi potessimo fare soltanto una legge-programma, la linea Bassano-Primolano dovrebbe passare in prima categoria. Ma io vorrei che i miei onorevoli colleghi fossero stati un po' nei panni di noi altri poveri membri della Commissione, per vetere a quante esigenze si è dovuto obbedire per collocare a posto codeste linee.

Or la Bassano-Primolano è, ben è vero, una linea internazionale, che mena al Brennero il traffico delle provincie venete, ma la nazione ha già un'altra linea, quella di Verona, per andare al Brennero.

Io prego l'onorevole Luzzatti a riflettere che con l'aumentare di molto le linee della prima categoria, con l'aumentare insomma la pletora di questa categoria, le linee che vi sono comprese si ammazzerebbero in fra loro ed ammazzerebbero tutte le altre delle rimanenti categorie. Questo pericolo esisteva già nel progetto primitivo ed è cresciuto col progetto, quale è diventato ora.

Ma se noi colle nostre proposte vogliamo collocare in prima categoria altre linee, sconvolgeremo

interamente il sistema della legge e ne renderemo assolutamente impossibile quell'attuazione che è di già cotanto malagevole. La prima categoria invade già gli stanziamenti relativi alle altre, e se li invadesse di più, riescirebbe a soffocarla interamente.

Poichè cade in acconcio, darò anche una risposta a quello che mi pare abbia detto nel corso di questa discussione l'onorevole Finzi. L'onorevole Finzi mi pare volesse che in questa legge fosse definito il carattere di ciascuna categoria, si fosse fatto insomma come nella legge sulle opere pubbliche. Lì è detto: sono strade nazionali quelle che hanno questi e questi caratteri. E così si fosse detto in questa legge sulle ferrovie: sono ferrovie di prima categoria, cioè ferrovie nazionali e internazionali, quelle le quali hanno questi e questi caratteri.

Si è aggiunto (non dico dell'onorevole Finzi) che la Commissione non si era trattenuta su di ciò: aveva sorvolato su un punto di partenza sì necessario; non aveva pensato ai criteri coi quali distinguere le categorie.

La verità è che la vostra Commissione ci ha pensato moltissimo, e si sono tenute parecchie sedute appunto per istabilire i così detti criteri informatori delle categorie. Ma tali criteri sono rimasti allo stato di idee direttive del nostro lavoro. Nè poteva accadere diversamente. Quel che diceva l'onorevole Finzi è giustissimo, se il sistema della legge fosse stato concepito in modo interamente diverso; il che a me non sarebbe doluto punto. Tutt'altro!

Sarebbesi petuto far così: definire, cioè, ciascuna categoria; di poi comprendervi, a mo' di applicazione tutte le linee rispondenti al concetto della categoria; e infine stabilire che ogni anno, con la legge del bilancio, si sarebbero indicate le poche linee da porre in costruzione, in conformità dei fondi disponibili. Sarebbe stato questo un altro sistema. Non dirò che sarebbe stato peggiore; voglio anche dire francamente che mi sarebbe parso migliore; ma debbo pur soggiungere due cose: l'una è che, col presente sistema, non potevansi formulare gli articoli concernenti le categorie in modo diverso; l'altra è che io ed altri miei colleghi, pure inclinando verso un diverso sistema, abbiamo stimato fare opera più pratica ponendoci a renderlo più attuabile. Noi desideriamo che la legge venga approvata, perchè reputiamo che la somma dei vantaggi che apporta superi quella degli svantaggi e delle imperfezioni che contiene, e però abbiamo posta da banda la questione pregiudiziale, e detto: dato il sistema qual è, emendiamolo nel modo che crediamo migliore.

Ciò posto, la conseguenza di quello che diceva

l'onorevole Finzi sarebbe stata questa: stabilito con formola astratta, che saranno linee di prima categoria quelle che hanno questi e questi altri caratteri, dovevasi immediatamente passare all'applicazione, ed inserire in prima categoria tutte quelle che rispondono alla definizione astratta (o enumerarle nell'articolo, o riunirle nella tabella Baccarini). Ora questo fatto, che pare sì semplice e sì ragionevole, avrebbe interamente distrutto il congegno della legge; perchè, come diceva, questa legge non è semplicemente un programma, è anche un congegno finanziario. Le linee che secondo 'quella astratta definizione devrebbero ancora entrare in prima categoria, sono parecchie, a parer mio; ma queste linee avrebbero, penetrando là dentro, assorbiti gli stanziamenti, o richiesta una divisione della loro costruzione in periodi, che non potevano non oltrepassare il tempo concesso da questa legge.

Dunque, o era da seguire interamente un altro sistema, o, volendo acconciarsi a questo, bisognava tener conto di tutte le condizioni essenziali che esso c'imponeva. E allora riesce chiaro che una linea, che l'astratta definizione tirava su, il meccanismo della legge risospingeva in basso.

Però debbo dire che cosiffatto spostamento non mai si è fatto senza qualche ragione seria. Nel conflitto fra la ragione e il reale, quella non fu mai sacrificata.

Come ho detto per la Bassano-Primolano, una linea, sebbene di carattere internazionale, ha potuto ragionevolmente non salire in prima, quando si è osservato che a quel carattere correva unito l'altro dell'imprescindibile necessità, dell'urgenza, del primato, dell'interesse pubblico di primo ordine.

Un'altra osservazione debbo fare intorno alla dorsale, e riguarda quella lacuna di cui ho parlato dinanzi, da Benevento alla linea Potentina. Come ci si andrà internamente da Benevento alla linea Potentina? E qui mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed anche all'onorevole relatore della Commissione.

Non vi sono che due modi per andarvi, o scegliete la via di Avellino, ed allora è necessario che si costruisca il prolungamento di questa via, cioè la Eboli-Sanseverino; o vi pare che questo prolungamento condurrebbe la linea interna troppo esternamente, ed allora bisogna studiare una linea la quale sia la più diretta e interna congiungente fia Benevento e la linea Potentina, cioè una linea la quale per le valli dell'Ufita, del Calore, del Sele, vada alla ferrovia Eboli-Potenza.

Onde nella relazione Morana della Commissione si dice a pagina 57:

« Per tali ragioni la maggioranza della Giunta si propone di approvare la linea Benevento-Avellino in terza categoria; e di invitare il Governo a far studiare la più interna e diretta congiungente fra Benevento e la linea Eboli-Potenza. »

Io formolerò questa conseguenza in un ordine del giorno, e senza pregiudicare punto la soluzione della questione l'ordine del giorno non farà altro che invitare il Governo a fare degli studi. Si danno tanti milioni, mi pare che si può facilmente concedere uno studio!

Dunque si tratta di studiare una linea la quale sia la congiungente interna tra Benevento e la linea Eboli-Reggio. Se questo studio condurrà alla conseguenza che si debba passare per Avellino, ebbene, io aggiungo che è necessario fare la linea Eboli-San Severino; se invece questi studi condurranno ad un'altra conseguenza, e allora bisognerà fare una congiungente più diretta da Benevento al punto di attacco della linea del Vallo di Diano con la ferrovia Eboli-Potenza.

Voci. Si riposi, si riposi!
PRESIDENTE. Vuol riposare, onorevole Marselli?
MARSELLI. Un momento.

DRLIBERAZIONE DELLA CAMERA RELATIVA ALL'INTERPEL-LANZA DEL DEPUTATO COMPANS ED ALTRI AL MINISTRO DELLA GUERRA SULLA CHIAMATA SOTTO LE ARMI DEGLI UOMINI DI SECONDA CATEGORIA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro della guerra rileggo una domanda d'interpellanza a lui rivolta, e che fu già annunciata nella seduta del 19 corrente:

« I sottoscritti domandano d'interpellare l'onorevole ministro della guerra intorno alla chiamata sotto le armi del contingente di seconda categoria della classe del 1858. »

Compans ed altri 46 deputati. (Movimenti) Prego l'onorevole ministro della guerra di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

Facciano silénzio, li prego.

MINISTRO DELLA GUERRA. Risponderò domattina, se la Camera lo crede.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole ministro della guerra propone che quest'interpellanza sia svolta in principio della seduta antimeridiana di domani, seduta che fu già stabilita per discutere la legge sugli zuccheri.

FINZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Compans, acconsente ella a questa deliberazione?

60MPANS. Acconsento, anche per non intralciare questa discussione gravissima sulle costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. Onorevole Finzi, chiede di parlare su questo?

FINI. Vorrei sapere se si tratta di una interpellanza o di una semplice interrogazione.

PRESIDENTE. È scritto interpellare, quindi he letto quello che era scritto.

FINI. Desidererei che da quelli che hanno firmata la domanda si chiarisse se intendano veramente fare una interpellanza od una semplice interrogazione.

PRESIDENTE. Lo chiariranno domattina. Del resto posso darle io stesso ora tale schiarimento, perchè di questo ho discorso con gli onorevoli proponenti. Essi desiderano precisamente d'interpellare l'onorevole ministro della guerra.

Non essendovi dunque opposizione, rimane così stabilito, che domattina cioè, nella seduta antimeridiana, sia svolta questa interpellanza.

Onorevole Vacchelli, ha chiesto di parlare?

VACCHELLI. Poichè nella seduta di domani si discuteranno le interrogazioni; rammentando che ce n'è un'altra mia diretta all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, che si trova all'ordine del giorno e che fu rimandata dopo discussa la legge per l'Ossario sul Gianicolo, vorrei pregare la Camera di permettermi di svolgerla domani stesso.

PRESIDENTE. Onorevole Vacchelli, mi permetta di farle osservare che oltre la sua interrogazione, ve ne sarebbe pure una dell'onorevole Muratori; il che vuol dire che se si facesse ragione alla sua domanda, converrebbe farla anche a quella dell'altro collega per la sua interrogazione, la quale pure è iscritta all'ordine del giorno; e con ciò si verrebbe al risultato, che la seduta di domani non sarebbe più destinata per discutere la legge sugli zuccheri, già iniziata, ma sarebbe spesa interamente per queste interrogazioni.

Ora non essendo presenti i ministri, ai quali si riferisce la legge in discussione e le interrogazioni, non è opportuno che si tralasci una legge già all'ordine del giorno, e della quale fu già iniziata la discussione.

Sicchè la sua interrogazione, onorevole Vacchelli, si rimanderà al principio di un'altra seduta mattutina.

VACCHELLI. Sta bene.

PRESIDENTE. Si stabilirà un'altra volta.

IL DBPUTATO DEL GIUDIGE PRESENTA LA RELAZIONE SULLE DISPOSIZIONI RELATIVE AGLI AGENTI DI EMIGRAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Del Giudice di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DEL GIUDICE, relatore. Mi onoro presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge concernente gli agenti di emigrazione. (V. Stampato, nº 79-80-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

(La seduta è sospesa per cinque minuti.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di tornare ai loro posti e di far silenzio.

Si riprende la seduta. L'onorevole Marselli ha facoltà di proseguire il suo discorso.

MARSELLI. Due sono le grandi questioni contenute nell'articolo 2, dominanti il gruppo delle linee che costituisce la tabella A, cioè la questione della grande linea interna e longitudinale e quella dei valichi dell'Appennino.

Non vorrei si credesse che una sola linea interna basti ad assicurare la difesa dello Stato. Se parlo di una, gli è perchè, in alcune parti della penisola, ne esiste già un'altra, e perchè confido che la generazione ventura farà il resto.

L'altra questione, come dicevo, è quella che si riferisce ai valichi dell'Appennino. Anche qui mi restringerò soltanto a fare alcune considerazioni generali, perchè dei valichi appenninici discorsi a lungo nella tornata del 29 gennaio 1877, ed io non amo ripetermi.

Comincio dalla linea Roma-Solmona (che è pure un valico dell'Appennino) la quale era collocata in prima categoria colla Novara-Pino, ed ora divide questa posizione con altre linee consorelle.

La Commissione non ha inteso di determinare il tracciato di questa linea, ha inteso bensì di assegnarne l'andamento generale.

I suoi calcoli sulla spesa e sul riparto di essa sono fondati su cosiffatto andamento generale, secondo il quale la linea deve procedere per la valle dell'Anniene, pel bacino del Fucino, e per quello dell'Aterno, cioè pei punti di Tivoli e di Avezzano alla stazione di Molina, o come dice la legge, alla linea Aquila-Sol-

mona. Quest'andamento generale è quello proposto dai successivi ministri dei lavori pubblici dal 1874 ad oggi; è quello ch'è stato accettato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal Corpo di stato maggiore, dal Ministero della guerra, dalle varie Commissioni parlamentari, che di tale linea si occuparono, ed esso corrisponde ai fini di questa linea, corrisponde alle ragioni per le quali questa linea si deve costruire.

Questi scopi sono i seguenti: lo scopo politico ed insieme economico, è quello di congiungere la capitale col territorio che giace immediatamente ad est di essa, cioè quello dell'Aniene; di congiungerla poi col prosciugato bacino del Fucino (il che eserciterà un'azione benefica sulla vita economica della capitale); congiungerla infine più direttamente coll'Adriatico.

Passando per Avezzano, la linea si collega con quella che da Avezzano andrà a Ceprano, va cioè a ritrovare il punto di separazione del traffico degli Abruzzi non pure con Roma, ma anche con Napoli. C'hè, osservate bene, la ragione determinante il sistema di queste due linee sta appunte in ciò: nel fornire ai prodotti abruzzesi le due vie naturali e dirette di scaricamento, l'una su Roma, e l'altra su Napoli, che ha pure diritto alla nostra considerazione.

Lo scopo militare è quello di avere la congiungente più diretta e più ritirata fra Roma e il ridotto difensivo della conca aquilana, più ritirata, dico, verso un attacco procedente dal nord. Questo è il vero scopo militare della linea Roma-Solmona. Dato il caso, che speriamo non abbia mai ad avvenire, che gli ultimi avanzi del nostro esercito si debbano raccogliere nella conca aquilana, sarà necessario che tra questa e la capitale esista una rapida e protetta comunicazione.

Questo è lo scopo precipuo, supremo; questa è la vera ragione militare della linea, tolta la quale ragione io veggo diminuire molto la sua importanza militare.

Poniamo che l'andamento generale sia diverso, sia, per esempio, più saliente verso il nord, ed avrete allora una linea molto esposta al nemico procedente dal nord. Siate sicuri, onorevoli colleghi, che i crateri umbro-toscani, che si distendono da Radicofani a Spoleto, non basterebbero a difenderci ed a proteggerci.

Io so che le ragioni militari arrecate in favore di questa linea (e su di questo mi fermo un tantino, imperocchè delle ragioni economiche ha discorso dottamente e diffusamente l'onorevole Minghetti nella Nuova Antologia), sono messe in dubbio da coloro i quali credono che non sia possibile, non

sia presumibile, che il nostro esercito debba ripiegare sino all'altezza della capitale. Vi dico in verità
che se una simile opinione dovesse conquistare l'animo degli Italiani, io crederei l'Italia risorta per
accorgersi d'esser morta. Non so comprendere per
quale ragione la nostra patria non dovrebbe fare
una difesa successiva dalla frontiera alla capitale,
una difesa quale stimano loro sacrosanto dovere di
fare tutte le nazioni che si rispettano. Non dirò che
anche i Turchi sonosi difesi dalla frontiera alla capitale, perchè il loro valore li ha resi degni di ammirazione; ma dirò che l'Italia non deve sentirsi da
meno della Turchia.

Dicesi: ma con qual pro la Turchia ha fatto codesta difesa? E, mi si dica un po', con quale speranza di buon successo un piccolo Stato, come il Belgio, correrebbe alle armi per difendersi da un grande Stato che volesse conquistarlo? E pure, gli consigliereste voi di lasciarsi tranquillamente conquistare? Non esiste adunque più l'onore delle nazioni? Proprio l'Italia dovrebbe fare eccezione alla regola, l'Italia che è sbarrata dall'Appennino, il quale non permette così facilmente ad un esercito nemico vittorioso di trar grande partito della sua vittoria, e potrebbe permettere a noi di ristorare le sorti infauste della guerra?

E poi chi può a priori dire che nel corso d'una guerra, quando una nazione sostiene vigorosamente i suoi diritti, non sorga una mano soccorritrice, non sorga un'alleanza, ed una battaglia combattuta in altra valle non ristori le sorti delle armi nazionali? Nelle guerre napoleoniche non abbiamo veduto più volte che una sconfitta nella valle del Poè stata riparata con una vittoria nella valle del Danubio? Spero che la nostra patria non si troverà mai in tali condizioni, ma crederei indegno d'un cuore patriottico, d'una mente larga che abbraccia tutte le probabilità e possibilità, escludere assolutamente il caso di una difesa successiva dalla frontiera alla capitale.

Ora i forti che nei costruiamo intorno a Roma serviranno a preservarla da un colpo di mano, ma non possono ancora trasformarla in un grande campo trincerate, così da servire di ultimo rifugio dell'esercito battuto. Nè io consiglierei un generale di condurre qui, nella stagione estiva, gli avanzi del suo esercito, prima che fosse bonificato l'agro e purificata l'aria.

Costretti a ripiegare adunque nella conca aquilana, sarebbe d'inestimabile vantaggio avere una rapida comunicazione fra quella e la capitale difesa dalla guarnigione appoggiata ai forti.

Ecco il nestro scopo principale. L'utilità di questa ferrovia, per difenderci da attacchi provenienti

dal sud, è minore. È questo uno scopo secondario, se pure è uno scopo. Tali attacchi non potrebbero venire che da truppe di sbarco, e lo sbarco non potrebbe accadere, nel caso più probabile, che quando il nostro esercito fosse adunato per combattere nella valle del Po.

Non essendovi adunata di truppe nella conca aquilana, manca allora lo scopo supremo di questa congiungente. E quanto al servire al trasporto di rinforzi dal nord e dal centro d'Italia alla capitale, noi abbiamo di già altre linee che vi provvedono, l'aretina cioè e la senese, che si riuniscono a Orte per procedere su Roma. Mutando l'andamento generale della linea e facendolo più sporgente verso nord, si sacrificherebbe ad uno scopo, al quale un'altra linea provvede, al quale essa sola può provvedere.

Adunque facciansi al tracciato tutte le modificazioni intese a renderne meno difficile la costruzione; ma l'andamento generale della linea non può essere che quello determinato dal Governo e dalla Commissione.

Veniamo ai valichi degli Appennini per passare dall'Italia centrale alla valle del Po.

Quando io aveva l'onore di discorrere in questa Camera sui valichi appenninici, io non poteva mai immaginare che il mio modesto discorso sarebbe stato il preludio di questo lauto banchetto; e mi posi un problema assai difficile, cioè: dati tredici valichi dell'Appennino, trovarne uno, od al più due.

Postomi il problema così, e guardandone la soluzione dal punto di vista della difesa dello Stato, io venni nella conclusione che questo valico dovesse servire allo scopo generale della mobilitazione dell'esercito, e dovesse potersi conservare pel maggior tempo possibile, quando noi fossimo obbligati ad abbandonare il Piemonte od il Veneto, dovesse quindi cadere nel raggio d'azione della fortezza di Bologna.

Io dissi che due valichi fra tutti mi pareva conseguissero meglio codesti fini, ed erano la Lucca-Modena e la Pontassieve-Imola. L'onorevole Mordini vi fece osservare che la mia preferenza era per la Lucca-Modena, perchè mi pareva che lì le ragioni militari collimassero con quelle economiche; mi pareva che mentre la ferrovia Lucca-Modena sarebbe stata una linea di mobilitazione interna, avrebbe avuto anche il vantaggio di essere parte d'una grande linea internazionale, che va diritto al Brennero. Questo scopo generale, militare ed economico nello stesso tempo, mi faceva preferire la ferrovia Lucca-Modena.

Gli è chiaro che se il Governo fosse entrato in quest'ordine d'idee, avrebbe dovuto proporre, oltre

alla Lucca-Modena, una linea ad oriente della porrettana, la quale avesse occupato, fra questa e Fossato, la posizione intermedia che occupa la Parma-Spezia fra la linea dei Giovi e la porrettana. Giustizia distributiva avrebbe voluto che l'Arezzo-Forlì o la Perugia-Cesena (che è parte della importante linea adriaco-tiberina) avessero preso il posto della Pontassieve-Faenza, avessero cioè avuto il suffragio di qualcosa di più positivo degli ordini del giorno presentati dall'onorevole Guarini e dall'onorevole Puccioni, ed accettati dal Governo. Direi che questa accettazione mi rallegra, se non mi paresse di contentarmi così di molto poco.

Codesta avrebbe dovuto essere, a parere mio, la soluzione del problema dei valichi appenninici, ma il Governo entrò in un altro ordine d'idee. La Parma-Spezia aveva dei diritti acquisiti, e provvedeva ad un importante scopo militare, qual è quelle di congiungere l'arsenale della Spezia colla valle del Po. E badate, o signori, io non ho mai detto che la Parma-Spezia non fosse necessaria, anzi dissi il contrario; ma il difficile problema che mi era posto mi obbligava a sacrificare lo scopo parziale, sebbene necessario, della Parma-Spezia, allo scopo più generale, quale è quello della Lucca-Modena. Dico parziale, perchè la Parma-Spezia serve a congiungere un arsenale colla valle del Po, dove che la Lucca-Modena sarebbe servita al fatto più generale della guerra, quale è l'adunata dell'esercito nella medesima valle.

Ma, come ho detto, è trionfata una soluzione diversa, e una soluzione la quale ha anche gravi ragioni in suo sostegno.

Invece di fare un valico nell'Appennino ad occidente della Porrettana, e poi di tagliare nel mezzo tutto il territorio veneto che ci è tra la Porretta e Fossato con uno di questi due valichi, o la Arezzo-Forlì o la Perugia-Cesena, si è adottata una soluzione opposta; si è proposto ad oriente della Porrettana la linea Pontassieve-Imola, cioè Pontassieve-Faenza, e si è tagliato nel mezzo con la Parma-Spezia il territorio fra la Porretta e i Giovi. Ma questa soluzione ha portata con sè una conseguenza, conseguenza che è la riprova della verità che io sostenevo: cioè la Parma-Spezia ha voluto la sua succursale. Il solo modo col quale si poteva evitare lo sconcio di avere una linea come la Parma-Spezia, la quale metterà capo al mare e, per conseguenza, non servirà a movimenti logistici che debbono seguire vie interne, il solo modo, dico, era quello di darle come appendice una congiungente interna con l'Italia centrale. Questa congiungente vi è stata proposta con la linea Aulla-Lucca. Io sono rimasto sempre fedele alle mie convinzioni; ma non so nascondervi che ho un certo fiuto il quale mi rende accorto di quello che posso e di quello che non-posso spuntare; e quando mi accorgo che un ostacolo è assolutamente insormontabile, mi vi acconcio, e mi studio di rimediare al male. Ora posto che vi erano forti ragioni in favore della Parma-Spezia, che essa aveva dei diritti acquisiti, che aveva davvero anche un'importanza militare, mi rassegnai all'inevitabile destino e mi posi fra coloro i quali vollero che la linea Aulla-Lucca fosse messa nell'articolo 31, come appendice della Parma-Spezia.

Ora però sorge una nuova questione. Finora si è detto che l'articolo 31 pareva il limbo. Ora queste linee sono incorporate nella legge.

L'articolo 31 era circondato da nubi e da vapori; si credeva e non si credeva che queste linee si sarebbero fatte. Ora si crede che sia diventata più possibile, se non più probabile, la loro costruzione. Risorge per me la questione della Lucca-Modena, e chieggo: vale meglio fare codesta succursale, l'Aulla-Lucca, che su per giù costerà fra i 30 e i 40 milioni, o non sarebbe meglio il fare addirittura un nuovo valico? Con una ventina di milioni di più potremmo avere una linea, che non può mancare in un piano regolatore delle nostre ferrovie.

Capisco che la teoria, non dirò dei fatti compiuti, ma della presa di possesso è in favore della Lucca-Aulla e che io non riescirei ad abbatteria. Se così dev'essere, io rivolgo ad altro obbiettivo le mie batterie. Se la Lucca-Aulla deve prendere posto nella legge, la lascieremo nella terza categoria?

Ora diciamo francamente: questa è una linea che noi facciamo soprattutto per interesse militare, per una ragione di interesse pubblico. Se potessero interamente prevalere le considerazioni razionali, essa dovrebbe andare in prima categoria, perchè è ingiusto imporre ai corpi morali di contribuire alla costruzione di una linea fatta unicamente per provvedere ai bisogni dell'esercito; ma siccome il razionale non è sempre il reale, così mettetela almeno in seconda categoria, perchè allora noi saremo più sicuri che verrà costruita. Se i corpi morali si rifiutassero a concorrere, noi rimarremmo senza la Lucca-Modena e senza l'Aulla-Lucca.

Non potendo adunque ottenere spostamenti radicali, perchè io comprendo che al presente gli spostamenti radicali non sono conseguibili, vi chieggo almeno di collocare la Lucca-Aulla in seconda categoria.

Taluni credono che di questa linea potrebbesi farne senza, anche non avendo la Lucca-Modena, e pensano che per comunicare internamente noi potremmo giovarci della Lucca-Pietrasanta, perchè da Lucca a Pietrasanta si va internamente, e da Pie-

trasanta alla Spezia si va al sicuro. Al sicuro? Ma la ferrovia che da Pietrasanta va alla Spezia non passa a meno di quattro chilometri dal mare? Non è esposta al cannone delle navi nemiche, ed a piccoli sbarchi?

Se c'è spiaggia della quale dobbiamo preoccuparci è questa che giace, come dicono i marini, nei paraggi della Spezia. Ripeto, o signori, che noi disgraziatamente non abbiamo una flotta la quale potesse avere il dominio dei nostri mari, quando si trattasse di una guerra contro una grande potenza marittima. Possiamo contare sul valore dei nostri marinai, possiamo essere sicuri che si faranno mandare a picco, ma non possiamo contare sul predominio della nostra flotta. Ora, se la nostra flotta si dovesse ridurre nel golfo di Spezia, potete essere sicuri che la flotta nemica si aggirerebbe appunto intorno a quei paraggi. Troverebbe forse nel libeccio un nemico che la terrebbe lontana in alcuni giorni, ma del resto potrebbe avvicinarsi alla spiaggia ed effettuare, non già un grande sbarco per penetrare nell'Italia centrale (non avrebbe bisogno di questo), ma quei piccoli sbarchi che mettono a terra un numero sufficiente di marinai per interrompere la ferrovia. Quindi, ripeto, la comunicazione interna Aulla-Lucca è una necessità imprescindibile, quando non si ha la Lucca-Modena. Facendo questa provvedereste ad uno scopo più generale; ma bisogna essere onesti, leali, e dire eziandio che mancherebbe la comunicazione della Spezia coll'Italia centrale. Non ostante ciò, io vorrei vedere costruita questa bella e importante linea, contentandomi di vedere la Spezia collegata con la valle del Po; ma volendo stare alla soluzione, quale è stata adottata dal Governo e dalla Commissione, io credo che la proposta da me fatta, cioè di far nassare l'Aulla-Lucca in seconda categoria, dovrebbe dal Governo e dalla Commissione essere accettata.

Dovrei fare molte considerazioni ancora, per dimostrare che alcune lacune esistono in questa legge, per esternare alcuni desiderii. Vorrei, per esempio, dimostrare l'importanza della linea Ceva-Oneglia. Chiunque conosce l'importanza strategica e tattica della valle del Tanaro, si rende accorto della necessità di questa linea. Vorrei parlare anche delle ferrovie venete e far vedere che si dovrebbe fare qualche cosa di più in loro favore. Vorrei ricordare e raccomandare al Governo e alla Commissione quella povera linea, quell'abbandonata linea di Sant'Arcangelo Fabriano, che attraversa le Marche, le quali in verità non saranno molto vantaggiate con questa legge. Essa sarebbe anche una linea di comunicazione interna. Ma io comprendo che oltrepasserei i limiti dell'articolo 2, e che verrei a parlare di linee

che non sono comprese in questa categoria, nella tabella A. Per conseguenza mi fermo e dico soltanto che io mi rendo conto delle conseguenze delle mie proposte.

Comprendo che se il Governo le accettasse, e ne accettasse pure altre che saranno ugualmente ragionevoli e forse anche di più, il congegno finanziario della legge riceverebbe non un turbamento radicale, il che io non voglio, ma una modificazione.

Per esempio, i 20 anni potrebbero forse diventare 21, forse 22. Io ricordo che l'onorevole presidente del Consiglio ha detto che, se egli avesse oltrepassato questi 20 anni, che a lui erano ispirati dal sistema decimale, invadeva il regno della futura generazione. Per me credo che le generazioni sieno come le specie zoologiche; non si può dire dove una specie cominci e l'altra finisca.

Noi non possiamo dire con sicurezza che, oltrepassando 20 anni, s'invada il dominio di un'altra generazione, perchè mi pare che 21 o 22 anni non si differenzino gran fatto dai 20.

Parliamoci chiaro, o signori, e ricordiamo un poco la storia di questa legge. Questa legge è un piano regolatore e nel tempo stesso è un congegno finanziario per attuarlo. Cominciando a fare questo piamo, abbiamo fatto i conti su un periodo di 10 anni per la costruzione delle ferrovie complementari; i 10 anni sono diventati 12; poi i 12 sono diventati 15; i 15, 18; i 18, 20. Codesta serie è andata mutando la natura della legge.

Che cosa resta? Un piano regolatore e la sicurezza che sarà intrapresa la costruzione di alcune linee. Il resto è per me incerto e buio.

Noi intendiamo a preoccupare l'avvenire per un tempo, il quale mi pare oltrepassi il limite, sino al quale l'uomo di Stato può impegnare l'avvenire.

Capisco che il filosofo tracci grandi curve, capisco che l'uomo di Stato abbia sempre presente innanzi alla mente l'ideale, la meta verso la quale deve far camminare la società che governa; ma so pure che quando si entra nel campo delle contingenze, l'uomo di Stato debbe, come diceva il conte di Cavour, non guardare troppo di là dalla punta del proprio naso.

È inevitabile, o signori, la realtà darà molte smentite a questa legge. Un anno di carestia, una guerra, il consuntivo che superi il preventivo nella costruzione delle linee, tutto questo farà sì che il fatto non risponderà alle previsioni.

Ebbene se è così, conserviamo pure il sistema generale, ma facciamo in guisa che il piano regolatore esca dalle nostre discussioni quanto più perfetto è possibile; diamo soddisfazione ad alcuni pochi interessi, che si sentono lesi da questa legge.

Così facendo noi non solo produrremo un'opera più ragionevole, ma assicureremo pure il buon successo della legge.

Detto ciò, pongo fine. Spero che queste considerazioni saranno accettate dal Governo; ma però dichiaro che se anche non sieno accettate, io voterò la legge. Perchè, o signori, io rispetto tutte le intenzioni; io rispetto l'onestà e la lealtà di tutte le coscienze, io sono persuaso che coloro che voteranno contro, lo faranno perchè sono persuasi che questa legge non è buona; ma io debbo dirvi schiettamente, io che ho pure dato prova di saper votare contro leggi che hanno l'aureola della popolarità, che se votassi contro di questa, mi parrebbe di commettere (parlo per me) un atto di poco patriottismo. (Bene! Bravo!)

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare sul complesso delle linee comprese nella tabella A.

GABELLI. Ringrazio l'onorevole Marselli delle cose molto gentili pronunziate al mio indirizzo. L'attenzione intensa, continua, colla quale è stato ascoltato il suo bellissimo discorso sulla materia dei servizi ferroviari dal punto di vista militare, dimostra quanto la Camera creda grave e degno di studio cosiffatto argomento. Ma alcune frasi dell'onorevole Marselli potrebbero far credere che io professi una opinione, che in verità non mi pare di aver professata. L'onorevole Marselli diceva che io vorrei soltanto accrescere la potenzialità delle stazioni, e che (poco persuaso dei vantaggi economici della costruzione di nuove ferrovie) non intenderei costruirne altre, che pur sarebbero necessarie per usi militari. Ora questa non è l'opinione mia. Io credo che a qualche necessità militare di nuove costruzioni sia necessario provvedere È per ciò che credo sovratutto necessario, dal punto di vista dei trasporti militari, aumentare la potenzialità del valico degli Appennini, e non mi rifiuto ad aggiungere una linea a quelle che abbiamo. Onde questa dichiarazione non sembri contradittoria a tesi generali qui da me sostenute, noto alcune condizioni di fatto.

La stazione di Bologna, alla quale fanno capo una linea da Ancona, un'altra da Venezia per Padova, una terza da Torino per Alessandria, una quarta da Milano, una quinta da Mantova per Modena, una sesta da Pistoia e Firenze, non ha che 9 a 10,000 metri di binario. Togliamo dalla somma dei 9 a 10,000 metri i binari di corsa, che devono mantenersi sgombri, i binari necessari alle manovre, i binari necessari ai carichi ed agli scarichi, e troveremo che la stazione di Bologna, questa massima delle nostre stazioni militari, non ha potenzialità, non ha contenenza per più di tre o quattrocento vagoni.

Ora io ricordava una volta alla Camera che in Francia nella stazione di Le Mans si trovarono riuniti in una sola volta, lasciando liberi i binari di corsa e di manovra, 1200 pezzi di materiale mobile (vagoni e locomotive). Si arrivò con uno sforzo enorme a portar via la massima parte del materiale dalla stazione di Le Mans e lasciare appena 200 vagoni; ma l'ultimo treno uscì dalla stazione di Le Mans forato dalle palle dei prussiani.

La stazione di Pistoia ha una potenzialità ancora minore della stazione di Bologna e non potremmo concentrare, rimanendo liberi i binari di corsa, di manovra e di carico più di 150 a 200 vagoni.

Lascio le considerazioni di pendenza, intorno alle quali l'onorevole Marselli espose giuste considerazioni, pur cercando scemare, o non scoprire almeno intere le difficoltà cui danno origine; lascio di osservare che fra Bologna e Pistoia tutte le stazioni sono piccolissime e mancanti di mezzi di carico e di scarico.

E dimostrato per me, è chiaro pel solo fatto delle condizioni delle stazioni di Pistoia e di Bologna che nemmeno il calcolo di un distinto ufficiale dell'esercito che scrisse sull'argomento, del colonnello Pozzolini, è esatto, benchè porti a questo solo che pel trasporto sulla linea Pistoia-Bologna di 60 mila uomini sarebbero necessari otto giorni, quando fosse possibile la restituzione del materiale vuoto per mezzo di altre linee, e dodici giorni quando la restituzione dovesse avvenire sulla linea medesima.

Le condizioni delle stazioni di Pistoia e di Bologna mi fanno credere esagerato in più e non in meno il conto del colonnello Pozzolini; ma fosse pure esatto, sarebbe tuttavia dimostrazione piena che noi abbiamo assoluto bisogno di una nuova linea per provvedere efficacemente alla difesa della valle del Po.

L'onorevole Marselli accennava ad un'opinione ch'io espressi in altro recinto, a questa cioè, che le linee littoranee avessero una grande importanza militare. Vi accennava per oppugnarla, e per sostenere la convenienza di completare la costruzione di una ferrovia interna, che chiama la dorsale della penisola.

Esaminiamo un po' da vicino questa proposta; esaminiamo un po' se siavi proprio bisegno di costruire la linea dorsale, e se questa linea dorsale, una volta costruita, darebbe tutti quei vantaggi, che ne spera l'onorevole Marselli.

Per le ragioni stesse e per i criteri, pei quali dichiaransi inutili o poco meno dal punto di vista strategico le ferrovie litoranee, dobbiamo ammet-

tere che resta fuori del conto tutta quanta intiera la regione siciliana.

La Sicilia, divisa dallo stretto di Messina, nel quale possono dominare le stesse flotte che si crede abbiano a rendere inutili le ferrovie litorance, resta interamente isolata. Le difficoltà medesime, gli stessi percoli, pei quali non s'ha a far conto delle ferrovie esposte al mare c'impediscono dal far conto di approvvigionamenti, di raccolte di truppe dalla Sicilia. Tolta di mezzo la Sicilia, da quale punto d'Italia abbiamo linee interne che portino sino a Bologna? La linea da Napoli a Roma è interamente coperta, quella da Roma alla Toscana, dalla Toscana per l'Emilia alla valle del Po sono interamente coperte. Non è dunque esatto che da noi si faccia conto totalmente sulle linee litoranee. Se pure non sia costruita quella dorsale che domanda l'onorevole Marselli, avremmo ancora la possibilità di movimenti anche durante la guerra guerreggiata, e dopo che le ferrovie litoranee ci avranno già servito al massimo uso, cui in genere le ferrovie sono chiamate, a quello cioè della mobilitazione e del concentramento.

Ma costruita che fosse la linea dorsale di cui oggi ha parlato l'onorevole Marselli, di qual giovamento ci sarebbe? Quale sarebbe la sua potenzialità? La si esaminava l'altro giorno unitamente al mio amico l'onorevole Borelli, e ne concludevamo d'accordo che servirà a ben poco. Da Taranto fino a Bologna la linea dorsale italiana attraversa dieci volte la sella degli Appennini. Ora io domando all'onorevole Marselli: una linea che attraversa dieci volte la sella degli Appennini, e per tutta la sua lunghezza, va su e giù con pendenze del 20, del 25, del 30 per mille, quale potenzialità di trasporto avrà per giovarci dal lato dei trasporti militari?

Io ho sentito l'onorevole Marselli accennare al sistema Agudio. Sarebbe una grande illusione il pensare di accrescere la potenzialità militare delle nostre linee adottando o il sistema Agudio, od altro qualunque dei sistemi proposti per le grandi pendenze Deploriamo oggi che siano necessarie le tre, le quattro ore per il carico di una batteria in una stazione come quella di Roma, ma avremo un bell'aspettare che giungano batterie, se dovremo aspettarne l'arrivo quando ci fossero spedite per strade a sistemi funicolari.

È perfettamente vero che il caricamento di una batteria nella stazione di Roma richiede parecchie ore, e così più tempo assai di quanto ha taluno calcolato. E siamo nella stazione di Roma, siamo nella stazione di una capitale, provvista di grandissimi mezzi in confronto ad altre. Ora, immagini l'onorevole Marselli che si debbano caricare batterie in una stazione sprovvista del materiale fisso, che abbiamo nella stazione di Roma ed in qualche altra delle principali, e pensi quante ore siano a ciò necessarie. Nell'alta Italia, ove trovansi le massime stazioni perchè la rete dell'Alta Italia ha i massimi traffici, troviamo solo 28 stazioni che abbiano piani caricatori tali da poterci mettere di fronte sette carri. Il trasporto di una batteria importa l'impiego di 42 carri, si devono così cambiare sei volte i carri davanti al piano caricatore per trasportare una sola batteria. In queste condizioni il carico di una batteria esige sei, otto ed anche dieci ore. E quando in 28 stazioni soltanto possiamo caricare una batteria in otto ore, lascio che l'onorevole Marselli calcoli la velocità, colla quale le nostre batterie potranno muoversi sulle strade ferrate, per considerare se non sarà più utile, nella maggior parte dei casi, spedirle col mezzo dei cavalli, dai quali sono condotte sulle strade ordinarie.

Ho fatto qualche calcolo sulla potenzialità militare delle linee che vanno col 20, col 25, col 30 per mille e su quella delle linee littoranee. La potenzialità delle prime sta a quelle delle seconde presso a poco nel rapporto di uno a tre quando di tutto si tenga conto. Considerato che l'impiego principalissimo delle strade ferrate è nel momento della mobilitazione, io non so comprendere come qui si faccia così buon mercato delle qualità militari delle linee littoranee.

L'aggiunta delle linee necessarie a completare la domale, costa una somma enorme, poichè trattasi di superare le più grandi difficoltà che oppongono i pessimi terreni degli Appennini e delle difficoltà finanziarie io molto mi impensierisco.

Ricordo che una volta si è pensato alla difesa delle coste; e fu nominata una Commissione per studiare e proporre un adatto sistema, ma credo che non siasi fatto nulla o quasi nulla, per attuare le proposte che dalla stessa Commissione vennero fatte.

FAMBRI. Chiedo di parlare.

GABELLI. Crede l'onorevole Marselli che sarebbe inutile la difesa delle nostre coste anche per assicurare la difesa delle linee litorance in quei punti, in cui sono maggiormente minacciate? Non crede egli che sarebbe utile pensare seriamente alla difesa delle coste, impresa assai più economica e di più utili risultati della linea dorsale? (Interruzione a bassa voce vicino all'oratore)

I cannoni di cento tonnellate! Ma via, una cannonata che parta da un pezzo di cento tonnellate si crede che possa distruggere una ferrovia? Supponiamo pure che il proiettile di questo cannone da cento tonnellate arrivi alla chiave dell'arco di un

viadotto, sarà facile in meno di tre ore di rimediare al danno che avrà cagionato, e bene o male passare col treno. (Interruzioni vicino all'oratore)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non gli suggeriscano argomenti, chè ne ha in abbondanza! (*Ilarità generale*)

GABBLLI. L'onorevole Marselli ha indicato alcune linee necessarie per una difesa ad oltranza, fino a ridursi cogli avanzi dell'esercito all'acropoli degli Abruzzi. Io mi auguro che i sentimenti patriottici e il fiero coraggio dell'onorevole Marselli diventino retaggio di tutti gli Italiani. Quando ciò avvenga però, creda l'onorevole Marselli che l'Italia troverà nel petto dei suoi figli argomenti di difesa assai più validi di quanti ne potrebbe trovare nella linea dorsale.

Qualunque siano le necessità posteriori alla mobilitazione, per il rifornimento dell'esercito, credo che a tutte convenientemente si provveda col solo raddoppiamento del valico dell'Appennino, costruendo una delle traversate proposte. I nostri grandi magazzini non saranno mai nè in Calabria, nè in Sicilia, nè negli Abruzzi; egli è dietro gli Appennini, che noi avremo sempre i depositi d'armi e di viveri e di quanto occorra all'esercito combattente nella valle del Po.

Quindi questa linea dorsale, nemmeno pel mantenimento e pel rifornimento dell'esercito, avrà la importanza che gli attribuisce l'onorevole Marselli.

Ho convinzioni diverse ed in parte opposte a quelle dell'onorevole Marselli, e negherò assolutamente il mio voto a questa legge: mi dichiaro però sempre disposto ad accettare ed a votarne una che mi proponga un secondo valico appenninico in aiuto a quello attuale tra Pistoia e Bologna, perchè considero che sia una necessità inevitabile. Ai bisogni della difesa jo tutto subordino.

Quando sono persuaso che per difenderci da assalti stranieri qualche cosa veramente occorra, non penso più alle finanze, come quando cadessi ammalato non penserei a risparmiare le spese del medico.

I riguardi per la condizione finanziaria io li ascolto e li espongo quando mi si viene a proporre un disegno di legge del genere di questo, che impegna l'avvenire per 20 anni; che non lo impegna per 60 milioni, come si è detto e si ripete, ma lo impegna per 60 milioni nel primo anno, per 63 nel secondo, perchè vengono nel secondo gli interessi del primo, per 66 nel terzo, per 70 nel quarto, e così via di seguito, in modo che al ventesimo anno avremo non un impegno di 60, ma di 120 a 130 milioni. Sull'intero disegno di questa legge io penso alle condizioni finanziarie ed ai giusti lagni dei

contribuenti; non ci penso però quando mi si presentano disegni che servono alla difesa del paese, e siano per l'efficace difesa dimostrati indispensabili. E credo sia dovere di tutti anteporre il pensiero della difesa a qualunque altra considerazione, a qualunque altro pensiero, poichè include e riepiloga la massima delle questioni: l'essere o non essere dell'Italia.

MARSELLI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Marselli, io prego tutti gli oratori, e per conseguenza anche lei, di riflettere che soltanto sulla tabella A ci sono ancora 92 oratori inscritti per parlare. (Rumori)

MARSELLI. Appunto per dire questo voleva parlare, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Sono 220 in tutta la discussione, e 92, come ho detto, sulla tabella A.

MARSELLI. Se mi permette, onorevole presidente, voleva dire appunto, che siccome io suppongo che di questi fatti personali ne avrò parecchi, così io differirò le risposte che devo fare per debito di cortesia agli oratori, a quando ne avrò di già una buona quantità. Di più, questo sistema mi pare conveniente per la ragione accennata dall'onorevole presidente della Camera, e in questo io mi trovo in disaccordo coll'onorevole Gabelli. Siccome egli non vuole la legge, così è naturale che colga l'occasione di ogni fatto personale per fare un discorso e mandare in lungo la discussione.

6ABELLI. Chiedo di parlare.

MARSELLI. E siccome io voglio la legge, così evito di fare dei discorsi a proposito di fatti personali.

PRESIDENTE. Dunque ella lo mette in serbo il suo fatto personale? (Ilarità)

MARSELLI. Lo metto in serbo.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, per che cosa vuol parlare?

6ABELLI. Io non metto in serbo il mio fatto personale, perchè non ho che tre parole sole da dire. L'onorevole Marselli dice che io colgo ogni occasione per fare un discorso, cell'intenzione sempre di rimandare la legge. Osserverò all'onorevole Marselli, e se mel permette, anche all'onorevole presidente, che questa legge...

PRESIDENTE. A me? Perchè a me?

GABELLI. Non è un'osservazione contro; faccio solo una osservazione in genere intorno ad alcune parole, che ella ha dette poco fa.

PRESIDENTE. Ma io ho detto agli onorevoli suoi vicini che non le suggerissero argomenti, perchè Ella ne aveva a sufficienza. L'ho detto a' suoi vicini, non a lei. (Ilarità)

GABELLI. Non è questo. L'onorevole nostro presi-

dente notava che ci sono ancora 220 oratori iscritti. Ciò è perfettamente vero; ma se ci avessero dato le cento linee ad una per legge, noi avremmo pur dovuto impiegare una settimana per ciascuna. Fate il conto, o signori, quante sarebbero state! Ora perchè queste linee ci sono presentate tutte insieme, abbiamo forse il diritto di votarle con maggior leggerezza?

E non per la volontà di tirare in lungo la discussione, ma perchè convinto che la legge sia cattiva e dannosa, e per ciò contrario, credo mio dovere esporre i criteri delle mie convinzioni.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Ora trovo iscritto per parlare sul complesso delle linee l'onorevole Incagnoli. È presente? (Sì) Onorevole Incagnoli, io le vorrei fare una preghiera: intende ella proprio di ragionare sul complesso delle linee?

INCAGNOLI. Appunto.

PRESIDENTE. Allora guardi che io le do facoltà di parlare sul complesso delle linee, altrimenti sarò obbligato a richiamarvela. Perchè se s'iscrivono prima sul complesso, e poi parlano sopra una linea speciale, io non so quando finirà questa discussione. Guardi che ella ha da parlare su più linee della stessa tabella, non di altre tabelle.

INCAGNOLI. Quando al cominciare di questa discussione un rispettabile collega, il mio amico onorevole Angeloni, faceva un bel discorso alla Camera, fu richiamata la nostra attenzione sull'ordine storico con che lo studio delle ferrovie italiane si è andato man mano formando, donde son seguite le diverse leggi che dal 1860 in poi furono discusse. (Mormorio e conversazioni nella Camera) Mi pare che la Camera sia poco disposta ad ascoltare un altro discorso, e mi tacerò.

Voci. Parli! parli!

INCAGNOLI. Signori, gli oratori per essere ascoltati possono talora avere due mezzi: o dire delle cose che sono molto a grado di coloro che ascoltano, ovvero di dirne di quelle che dispiacciono.

Io in verità sono nella necessità di dirne di quelle che forse a molti non saranno gradite, onde è che sotto questo punto di vista chiedo un poco di attenzione ai miei colleghi. Prometto che sarò breve, raccorciando per quanto sia possibile il mio ragionamento.

Io avevo preparato un certo ordine di idee, secondo il quale venivo rilevando una serie di errori, in cui il Parlamento è caduto dal 1860 in poi sulle leggi ferroviarie, errori dico, perchè il Parlamento con atti successivi ha rifatte, una dopo l'altra, le leggi emanate. Di fatti, l'onorevole Angeloni nel suo bene ordinato discorso notava appunto questo continuo rifacimento, e queste continue correzioni, che si son man mano andate facendo.

Fu colla legge del 21 agosto 1862 sulle ferrovie meridionali che si disegnava la rete meridionale mediante due traversate dell'Appennino, cioè la linea Foggia-Napoli, per Ascoli, Eboli e Conza, e la linea Ceprano-Pescara per Celano-Sulmona. Fu la legge 14 maggio 1865, che aboliva queste linee trovandole, l'una troppo divergente, l'altra di costruzione troppo difficile e costosa. Vennero fuori le linee Benevento-Campobasso-Termoli, e Pescara-Aquila-Rieti.

Questa seconda legge nemmeno ebbe esecuzione; perchè colla legge 28 agosto 1870 si risecarono le due linee, convertendole in ferrovie di accesso, onde uscì la Campobasso-Benevento, e la Aquila-Sulmona. Laonde bene a ragione l'onorevole Angeloni nel suo bel discorso faceva notare le contradizioni.

Ecco perchè, o signori, io vorrei avvertire la Camera che oggi, che entriamo a discutere una legge di tanta importanza, procuriamo di non incorrere nella terza e quarta confusione, onde da qui a poco con altra legge non ci avessimo a trovare nella spiacevole condizione di dover disfare un'altra volta quello che oggi andiamo ordinando.

Io non entro a parlare in generale del sistema tenuto e della forma adoperata per la loro distribuzione, certo però che ho a considerare un fatto molto rilevante, vale a dire che questa legge, cominciata con alquanta sobrietà e misura, si vede a mano a mano andare trasmodando, perchè io non saprei dove alla fine saremo condotti.

Io raccoglierò il mio ragionamento sopra una gravissima questione che in questo momento avete intesa trattare con tanta competenza da ucmini pratici e di me molto più competenti. L'onorevole Marselli ha posta quasi una pregiudiziale, e ha detto: signori, oggi noi non facciamo più una legge per le prossime costruzioni, sibbene facciamo un gran disegno, un gran piano per quello che sarà l'avvenire del nostro paese sulla grande questione ferroviaria.

Io, per quanto possa ammirare questo pensiero vasto, sublime, dell'onorevole Marselli, di contemplare cioè fin d'ora questo gran piano avvenire, di contemplare tutte le ferrovie che dovranno giovare al commercio, e quelle che dovranno servire alle vedute strategiche, perchè l'Italia militare vi trovi in tutto le sue vedute riferentisi ai possibili piani di guerra; dico, che per quanto io possa ammirare questo vasto pensiero, non posso a meno però di domandare se oggi il Parlamento sia veramente preparato a questo grande banchetto, come lo chiamò l'onorevole Marselli. Secondo lui, dovrebbe oggi tutta abbracciarsi la grande questione dell'avvenire ferroviario del nostro paese,

Signori, a me pare di no; a me non pare che ciascuno di noi venga con piena conoscenza di cose, e così apparecchiato per dare un voto che dovrebbe legare noi non solo, ma le generazioni venture.

Io non ardisco assalire un così arduo tema; e perciò intendo di raccorre il mio ragionamento sopra la grave questione della gran linea centrale. È questa, come dissi, quasi una questione pregiudiziale, secondo l'ha posta poco fa l'onorevole Marselli

Io dico essere tale questione della gran linea, che il Marselli va disegnando, una quasi pregiudiziale, perchè se essa si accetta, molto verrà scossa l'economia della legge presente, o per lo meno un sensibile spostamento ne seguirà nel tempo e nell'ordine delle costruzioni. L'onorevole Marselli l'ha testà dichiarato, dicendo che a raggiungere gli effetti desiderati, per l'aggiunzione di questa linea dovrà di altri anni ancora differirsi il periodo, già lungo, delle costruzioni disegnate per la presente legge. Ma questa questione della gran linea dorsale, permettete che io la riguardi un poco sotto l'aspetto economico.

Io non esperto delle cose militari ho, secondo la mia possibilità, meditato alquanto su quei dotti lavori che furono pubblicati dalla Commissione, la quale ebbe incarico di studiare sulla difesa dello Stato. Quella Commissione composta di uomini competentissimi, tra le obbiezioni che ragionevolmente si faceva, metteva innanzi la più grave, cioè la finanziaria ed economica.

Ein verità, chi di noi non vorrebbe vedere l'Italia solcata non solo da queste ferrovie che oggi si disegnano, ma pure da molte altre? Ma io domando: dove andremo allora? Io credo che col volere esaudire questo pio desiderio, finiremo per non avere niente. Ecco perchè la Commissione per la difesa dello Stato considerò quale poteva essere oggi la linea centrale, commisurata alle presenti condizioni d'Italia, questa linea che col Marselli chiameremo dorsale, seguendo la sua figura un po' poetica; sì ce l'ha detto veramente l'onorevole Marselli, che qualche volta ci vuole un poco di spirito poetico, ed egli ne ha molto, come ne hanno tutti i grandi filosofi.

Ora la Commissione per la difesa dello Stato osservò, secondo pure testè il Marselli vi notava, che a partire dal gran ridotto dell'Appennino bolognese, si dipartano due linee interne, ottime pel caso di guerra, cioè l'Aretina e la Senese. Entrambe svolgendosi nell'interno sono al coperto dalle offese di un nemico che ci sorprendesse ed assalisse dalle costiere.

Queste due linee, traversate le regioni dell'Italia

centrale, si raccolgono in una sola, quella che da Roma mena al ridotto meridionale che è Capua. Essa avrebbe il difetto di essere troppo vicina al mare, qui al passo di Civita Lavinia da cui non dista più di 18 chilometri; come pure oltre Capua prima di giungere a Cancello. Ma in questi due punti potrebbero farsi delle diversioni, tracciando un tronco di ferrovia più all'interno, a settentrione, dei colli Laziali. Come del pari un altro deviamento potrebbe farsi agevolmente sopra Capua, tracciando un tronco per la regione Alifana da Riardo a Cajanello, per riuscire al confluente del Calore. Questo tronco importante, con soli 47 chilometri di facile costruzione, abbrevierebbe la via da Benevento a Roma di ben 32 chilometri.

Ma la Commissione per la difesa dello Stato, non contenta della sola ferrovia interna che oggi abbiamo, disegnò una linea centrale, sicura dalle offese, che risponde a tutti quegli scopi che l'onorevole Marselli vi ha mostrati. Questa linea, designata già fino dal 1863, è quella che da Terni e da Rieti, risalendo col fiume Salto con moderatissima pendenza raggiunge l'ampio displuvio del Piano Palentino nella Marsica; dove, seguendo poi il corso del fiume Liri, che ivi sorge, va per la valle di Roveto a raggiungere la ferrovia Roma-Capua a Ceprano o Roccasecca. Così coll'imprendere la costruzione del solo tronco Rieti-Avezzano, innestandosi coll'Avezzano-Roccasecca, ora già proposta in seconda categoria, si avrà una linea centrale interna veramente strategica, come l'ha qualificata già il Correnti e lo stesso onorevole-Marselli nel bellissimo discorso fatto alla Camera nella tornata del 29 gennaio 1877.

Voi vedete, o signori, che seguendo questa linea centrale, quale la designava la dotta Commissione per la difesa dello Stato, non faceva bisogno di metterci a un'impresa così smisurata di varcare più volte, come diceva l'onorevole Gabelli, le ardue cime dell'Appennino abruzzese con ripide contropendenze. Ma, ci dice l'onorevole Marselli, quando siamo a Roccasecca voi avete una linea che non è indipendente. Che vuol dire ciò? Io non la capisco questa indipendenza. Capirei l'indipendenza di una linea da un'altra se per avventura appartenessero a due paesi diversi, se la linea nella quale c'immettiamo fosse una linea francese, o svizzera, o austriaca; ma quando è linea nostra, qual è questa condizione perchè si dica dipendente? Forse perchè essendo comune al commercio potrebbe questo averne impedimento? Ma vi pare, onorevole Marselli, che per non dare un poco d'incomodo al commerciò, in quel giorno, in quell'ora lontana, in cui avremo il caso di una gran guerra, che io spero non

sia mai, vi pare, dico, che per non dare questo piccolo incomodo ai trafficanti che corrono sulla via interna nel breve tratto Ceprano-Capua, noi dovremo essere indotti alla costruzione di questa smisurata opera, che è la vostra dorsale? Io, in verità, non vedo questo ostacolo della dipendenza o soggezione che tanto ha fatto peso all'onorevole Marselli.

Poichè la Camera mi presta benigna attenzione, permetterà che io dica poche cose quali ho attinte nel dotto lavoro della summentovata Commissione. E l'onorevole Marselli vorrà usarmi compatimento se io, come profano, ardisco di entrare in quel campo che egli tiene da maestro.

Il territorio italiano, sotto il punto di vista geografico militare, va diviso in due parti: continentale e peninsulare. La prima parte può essere esposta agli attacchi di potenze formidabili, e però deve guardarsi con forti difese; l'altra parte si guarda colla difesa delle coste. La parte del territorio italiano che esige una gran difesa è la continentale; è qui che conviene guardare gli accessi, sia con forti di sbarramento, sia con altri munimenti. Ma quello che più preme, e dove gli strategici rivolgono il pensiero, sarà di costruire un gran campo trincerato predisposto, donde poter muovere alle offese e dove raccorre le forze in ritirata nel caso di perdita, per combattervi la guerra difensiva, fin che non si prepari la riscossa.

Luogo adatto a ciò è quello spazio che si dispiega fra il Po e l'Appennino, determinato a un dipresso nei tre principali punti strategici: Piacenza, Mantova, Bologna, avendo quest'ultima per ridotto. Le sorti d'Italia si sono decise in ogni tempo nella valle del Po.

Questo ritirarsi nella conca aquilana indicata dal Marselli, non è caso che io sappia. Ben vi si difesero i valorosi Marsi e Peligni e Marrucini; ma dal momento che i Romani ebbero raccolto per la virtù loro le varie stirpi italiche ed ebbero composta la prima unificazione, non vi fu guerra d'invasione che non fosse stata decisa al di là dell'Appennino.

Quando Annibale si mosse per assalire l'Italia, il console Publio Scipione tentò arrestarlo in Provenza; ma non riuscito, tentò combatterlo sul Ticino, e quindi sulla Trebbia, e passò un anno prima che il valoroso cartaginese varcasse l'Appennino: fu dopo la hattaglia del Trasimeno che Annibale non trovò più ostacolo.

Mario arrestò i Teutoni e gli Ambroni in Provenza e li sconfisse alle acque Sestie; ruppe quindi con Catulo i Cimbri nei piani Vercellesi. Alarico fu attaccato e vinto da Stilicone nella valle del Tanaro. Più tardi i Vandali, i Borgognoni e gli Svevi furono attaccati e vinti a Fiesole. Odoacre fu dis-

fatto dagli Unni a Verona. I Longobardi s'impadronirono d'Italia dopo espugnata Pavia; ed essi dopo perdettero l'Italia attaccati da Carlo Magno sotto le Alpi.

Federico Barbarossa, Carlo VIII, Luigi XII, Francesco I, Eugenio di Savoia, Napoleone, tutti combattettero nella valle dei Po, dove si decisero i destini d'Italia.

Ora, seguendo l'una dopo l'altra tutte le guerre colle quali l'Italia si è difesa dallo straniero si vede che si sono combattute sempre in quella serrata distesa che è la gran valle del Po.

Ecco perchè la Commissione della difesa dello Stato dice che supremo scope d'Italia nostra debba essere quello di formare un gran campo trincerato, una gran difesa sulla valle del Po come sopra notammo.

La città di Aquila, è vero, fu un propugnacolo per Federico II, ma voi sapete come il Re Svevo si adoperava a difendere un regno il cui confine non oltrepassava il Tronto; e il principal nemico dal quale conveniva guardarsi era la Chiesa. Così fu per Manfredi che attaccato più tardi fece in Benevento l'ultima sua difesa.

Vedete dunque, o signori, come questa gran ferrovia dorsale, che deve costare tanti milioni, non è destinata che per un'eventualità tanto remota, che io credo difficilissima ad avverarsi. E vi parrà savio consiglio, in questa afflitta fortuna, in cui è il tesoro italiano, l'imprendere strade colossali di smisurata spesa, per il sospetto lontano che in caso di guerra collo straniero, si vada a fare la ritirata sulla Conca aquilana?

Ma, o signori, vi è un'altra considerazione: vediamo questa linea dorsale come procede. Terni è il punto donde si parte...

(Molti deputati sono nell'emiciclo per meglio ascoltare l'oratore.)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego d sciogliere questi capannelli, altrimenti è impossibile sentire l'oratore.

incagnoli. Questa linea dorsale da Rieti deve cominciare a salire la gran vetta appenninica, deve sormontare per la gola di Antrodoco; e per varcare l'Appennino a Rocca di Corno, dice la relazione ministeriale del 1871, deve elevarsi all'altezza di 990 metri sul mare, con pendenze fino al 25 per mille; e dopo che è salita a quest'altezza, bisognerà che si discenda nella valle del fiume Pescara a Sulmona, poco al di sopra del livello del mare. Da questo punto per proseguire il suo felice tracciato, con nuova terribile contropendenza accostandosi al Piano di Cinquemiglia, deve ritrovare la quota di metri 1200. Non è sconfortante ciò, o signori? (In-

terrusione a bassa voce dell'onorevole Angeloni) L'ho letto nella vostra memoria, onorevole Angeloni; è in quella che attinsi questi dati. Che se per avventura vorreste scostarvi dall'arduo Appennino, allora sarebbe giuocoforza avvicinarvi al mare, e rinunziare a questo vantato titolo di dorsale. E, dopo che sarete ascesi a queste grandi altezze, ecco di nuovo avrassi a ripigliar la ripida china per Castel di Sangro, e in ultimo a Isernia, verso le sorgenti del Volturno, alla bassa quota di metri 320.

In una memoria fatta in occasione di questi studi dal valente ingegnere general Cerroti, ho trovato alcune formule per determinare il lavoro dinamico che tra andata e ritorno debbono fare le macchine per trasportare se stesse e i loro convogli. Per ridurre ad equivalente le pendenze, a comparazione della linea pianeggiante, vi è un calcolo, per il quale si deduce che le pendenze del 12 per mille allungano di un terzo, quelle del 17 raddoppiano, e quelle del 25 triplicano la tratta.

Si è sperimentato infatti che sui piani inclinati varcanti l'Appennino i convogli tratti dalle locomotive possenti, impiegano non meno di 3 minuti a chilometro. Nelle linee spianate, con curve di ampio sviluppo, tenuto conto delle stazioni, si percorre in media in un minuto e mezzo ed anche meno. Ma questo argomento l'ha con maggiore competenza svolto testè l'onorevole Gabelli, come poco fa ascoltaste.

Quale differenza non è, o signori, se si mette a paragone questa dorsale faticosa colla ferrovia centrale da noi additata lungo le valli del Salto e del Liri? La quale se un giorno vorremo fare che anche essa si tenga rasente l'Appennino, senza punto sormontarlo, potrassi un nuovo tronco distaccare da Sora, e per Alvito lungh'esso la valle di Comino, raggiungere Isernia, lasciandosi indietro la faticosa Dorsale.

Ma io domando, o signori, che pensiero è questo di andar macchinando ferrovie strategiche, cui fanno bisogno spese smisurate; mentre abbiamo ancora non difeso il grande ridotto dell'Appennino bolognese? Mentre nulla si è fatto ancora per la difesa dei passi alpini; e mentre Verona, siccome disse un giorno l'onorevole Sella, è un nido fatto per lo straniero che venisse ad offenderci? E mentre tanti munimenti di guerra ci mancano, comincieremo da fare strade ferrate di smisurata spesa? Si è detto che i nostri cannoni non sono buoni e che dovremo rifarli, così delle armi portatili. Si è detto ancora cosa più grave, che il soldato italiano è vestito malamente, che è malamente nutrito...

PRESIDENTE. A proposito di ferrovie? (Sorrisi) INCAGNOLI. A proposito di ferrovie; perchè parmi che se noi dobbiamo fare le spese militari... PRESIDENTE. Questo è argomento di discussione non solo generale, ma generalissima, sulla quale abbiamo speso nove giorni.

INCAGNOLI. A noi dunque pareva che lo scopo di questa legge dovesse essere quello di migliorare la viabilità d'Italia, di corredare la patria nostra di maggiori mezzi di trasporto per lo sviluppo della sua produttività. Ma in quanto alle esigenze sia necessità di conciliarle secondo la possibilità dei nostri mezzi.

Ma non è mica nostra intenzione che si debba del tutto rinunziare all'accesso della Conca Aquilana, di questo ultimo spaldo, dentro il quale potremo, se bisogno sia, serrarci per una difesa estrema, e spararvi l'ultima cartuccia.

La questione non è che di successione. Verrà ancora il suo tempo, cioè dopo che la nazione avrà provveduto a più presentanei bisogni.

L'onorevole Marselli, al postutto, non potrebbe tanto dolersi se noi, per ora, vorremmo accontentarci, per quanto a scopo strategico, di quella via centrale quale ci venne proposta da uomini di guerra, cioè i componenti quella Commissione della difesa dello Stato.

L'effetto sarebbe che questa linea centrale, in luogo di andare valicando più volte le grandi altezze dell'Appennino, l'onorevole Marselli l'ha detto, andrebbe a trovare questo passaggio nelle spaccature di esso. Tale è, o signori, il varco per la valle del Salto.

Prego i miei amici aquilani a non volere pensare che queste mie parole, le quali si oppongono a ciò che essi con tanto studio e sollecitudine agognano, siano per far loro atto di ostile avversione. Io solo dico che ne vogliono troppo, e potrebbero bene essere paghi che la vaporiera giunga oggi alle porte della loro nobile città. Essi, non contenti di quella ferrovia, che oggi li mette in contatto colla gran linea litoranea, vorrebbero avere anche il contento d'essere sul passaggio ed a cavaliere d'una grande linea interna che trascorra nell'altra parte del versante appenninico.

Ma io fo considerare ai miei cari e rispettabili amici aquilani, che allorquando sarà fatta questa linea Roma-Solmona-Tivoli (la quale dallo stesso Marselli è sostenuta, perchè la vede andare a seconda delle alte sue vedute strategiche), io dico, che fatta questa gran linea, la città d'Aquila potrà accedere con grande facilità sì a Roma per quella direttissima via, e sì a Napoli per l'altra che viene segnata lungo la valle del Liri, Avezzano-Roccasecca.

Così la città di Aquila, potendo avere niente meno che l'accesso per tre grandi linee, potrebbe

essere soddisfatta, da non agognare per ora più oltre.

Ma, o signori, essi vengono sciorinando i così detti diritti acquisiti, i fatti legislativi compiuti. Quali sono questi diritti acquisiti? Questi fatti compiuti? Lo disse già l'onorevole Angeloni: sono gli spropositi, sono gli errori che pur si fecero, e che senza scrupolo pur contestammo. Un errore fece nascere la linea Benevento-Campobasso-Termoli, perchè si credeva di poter fare un grande abbreviamento verso l'Italia superiore; si conobbe più tardi che questo abbreviamento non c'era; che questa linea sarebbe importata una spesa sproporzionata al suo effetto; quindi la giusta renitenza degli uomini di Governo per darvi esecuzione.

E questa è stata una fortuna per l'Italia, perchè certamente a quest'ora avremmo pagati molti milioni di garanzie chilometriche, solo per avere il piscere di vedere alcuni deputati venirsene in via ferrata comodamente a Roma. Non mica mi opporrò oggi a che sia finalmente costrutta questa linea, ma si faccia sotto altra forma: si faccia sotto il principio dell'agevolezza al commercio locale, onde si ha, come si è detto, lo scaricamento di linee secon larie verso le principali, e l'accesso da darsi alle provincie che giacciono internate e lontane dal movimento commerciale.

Io spero che quelli che governeranno in seguito e quelli che si troveranno ad ordinare queste cose facciano sì che la linea da Campobasso all'Adriatico sia costrutta a sezione ridotta, perchè non è altro che una linea di accesso; e somigliantemente dico che converrebbe all'altro tronco Campobasso-Benevento, se non si pensi diversamente per cagione di questa strategia che ci si è cacciata in mezzo, perchè ci si farà spendere ben 25 milioni, quando basterebbero, coll'ultimo sistema, 7 od 8. I miei colleghi del Sannio non mi vorranno male per le mie schiette parole.

MASCILLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

INCAGNOLI. Ora, siguori, raccogliendo il mio ragionamento, io dico che la Camera oggi si trova avanti a questa grave discussione per una legge che il Ministero stesso ha lasciato venire grandemente allargandosi, pensando forse con atti di molta condiscendenza consultare meglio alla propria conservazione. (Ilarità)

E la Commissione, composta tutta di uomini, come d'intelletto, così di gran cuore, e stimolata da più parti, si è lasciata condurre a tanti accomodamenti, che poi questa legge è divenuta un patto di alleanza. Gli Abruzzesi, per esempio, appoggiano la Eboli-Reggio perchè altrimenti mancherebbero loro

dei voti che debbano sorreggere la decantata dorsale. (Ilarità)

Infine oggi, signori, questi dugento oratori che sono iscritti, ci fanno mostra come di una bella scena teatrale dove ciascuno farà una bella parte, cantando un sacro inno all'indirizzo degli elettori.

In verità, avevo un interessamento anch'io per qualche linea; ma vi confesso che sono così sgomento degli effetti pericolosi che temo da questa legge, che mi sento indotto a ritrarmi. Quella linea posta prima in terza categoria ed ora in seconda, la Roccasecca-Avezzano, io l'ho detto che ha il puro carattere di linea d'interesse nazionale, perchè costituisce parte della linea centrale, come fu già notato, onde avrebbe avuto il diritto di essere allogata in prima categoria. Ma io dissi ai miei elettori, lasciamola pure come si trova, non vogliate permettere che il vostro deputato voglia entrare in questa accesa gara di affaccendamenti e di petulanti raccomandazioni. Così fo fine su questo argomento, col sostenere una rettifica, od emendamento su questa tabella A, e dichiaro essere dolentissimo di far cosa che un poco è spiacente ai miei colleghi aquilani. Io spero che in altro tempo, quando il paese verserà in più prospere condizioni, la città di Aquila veda appagati i desiderii della grande via che oggi intempestivamente propugna.

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, constato che ella ha già svolto il suo emendamento alla tabella A.

INCAGNOLI. Sì, onorevole presidente; lo sto svolgendo.

PRESIDENTE. Va bene; è per risparmiare poi un secondo svolgimento.

INCAGNOMI. La Camera mi perdonerà se io parlo un po' confusamente; perchè il tema era lungo e in sulle prime la disposizione di ascoltare un discorso mi pareva poca, il presidente anche impaziente di sospingere al fine questo lunghissimo tema, onde mi sono visto necessitato a contrarre le mie idee, disordinandole.

MAZZARRLA. Mettiamoci in ferrovia per far presto. INCAGNOLI. Signori, per tenere un po' svegliata la vostra attenzione, e destare forse un poco d'ilarità, esporrò certe curiose riflessioni. Sul giornale Il Pungolo di Napoli sono stati inseriti vari articoli riguardanti questa legge delle ferrovie, pensomi fatti da uomini competenti, perchè dal modo come erano redatti si vedeva che non erano solo ingegneri quelli che li avevano scritti, ma erano distinti economisti.

Ora, ebbi fra mano un giorno uno di questi articoli che molto risvegliò la mia attenzione. Che mai diceva? Che per la regione Sannitica se si terrà ragione della costosa linea Benevento-Campobasso-

Termoli, della gran dorsale Sulmona-Isernia-Campobasso, dell'Appulo Sannitica-Caianello-Isernia, e di certi altri tronchi, la spesa sarebbe tanta, che essa ricadrebbe a lire 7000 per ciascun abitatore dell'avventurosa regione.

Ora, io dico, non ci converrebbe una transazione donando in solutum et pro soluto a ciascun abitante la bella e cospicua somma di lire 5000? In nessuna parte del mondo si potrebbe toccare così bella avventura, e certo che di socialismo, nè comunismo si avrebbe il più lontano timore.

Il giuoco sarebbe pur bello se non si trattasse che quei quattrini vanno cavati dalle tasche altrui, che ci renderanno tant'odio e più che non ci darebbero grazia i compiaciuti Sanniti.

Ma è tempo, signori, di venire raccogliendo il nostro ragionamento; la mia proposta conchiude a questo, che il bellissimo discorso dell'onorevole Marselli, e le saggissime sue considerazioni strategiche siano tenute presenti per quando l'Italia potrà meglio pensare al suo avvenire militare, per quando l'Italia avrà già provveduto a'la grande difesa delle Alpi, a quella del gran campo trincerato della valle del Po, quando avrà fortificata la nostra Roma, quando avremo meglio provveduto alle munizioni da guerra, quando la nostra marina sarà meglio disposta per difendere le linee litoranee, e dopo che avremo provveduto a tutto questo, che è di assai maggiore urgenza, e ancora quando avremo tali mezzi che il nostro esercito sia pur meglio governato e meglio servito, sì, allora veramente sarà il caso di occuparci seriamente delle proposte fatte dall'onorevole Marselli e votare le grandi linee interne da lui indicate.

Oggi deve essere solo nostra precima cura che si avvisi a costrurre le linee assolutamente necessarie al commercio, più ottenere il maggior riavvicinamento dei principali centri, nelle regioni meno avvivate dai buoni mezzi di comunicazione. Ma se c'intesteremo nel sistema di voler tutto in una volta, non otterremo punto quella utilità che ora tanto ci aspettiamo.

È necessario ammettere una successione, perchè una linea venga dopo l'altra, diversamente non riesciremo a nulla. Io vi domando se queste linee, che sono già troppe, sia possibile imprenderle tutte insieme; ma evidentemente, non è cosa possibile. Se le comincieremo tutte insieme, posto che i 20 milioni siano sufficienti, vi pare che sarà buona economia cominciare a spendere tanti milioni per ricavarne un frutto dopo 20 anni? Ma dopo 20 anni capitale e frutto saranno triplicati, il che vuol dire, che invece di esserci spossessati dell'egregio valore di un miliardo e mezzo, quanto pare che costerà que-

sta durissima prova delle nuove ferrovie, noi avremo erogato con dannosa consumazione, l'ingente valore di tre o quattro miliardi!

Cominciamo, o signori, dal temperare questo insano eccitamento, mettiamoci con misura equanime in questa difficile impresa, e non facciamo che quello che vuol essere fatto. per migliorare le condizioui del popolo italiane, si volga a suo gran detrimento, distraendo e consumando improduttivamente quei capitali di che tanto abbisogniamo.

Io quindi prego la Camera che, quando sarà chiamata a votare questa grande dorsale, pensi bene a non levarla dalla terza categoria, dove restando, c'è possibilità che sia un poco ritardata, quando non si voglia accettare il mio emendamento di smetterla affatto per ora, eliminandola dal presente disegno.

Ma io però temo qualche cosa di peggio, ed è che quando avremo votato questa massa di ferrovie, la distribuzione nel tempo sarà fatta sotto pericolosi influssi. Vi saranno le prevalenze di parte; e i ministri si muoveranno secondo le paure e le aderenze.

Voci. Ma no! (Risa)

Una voce. Questo è vecchio peccato.

INCAGNOLI. Secondo me, la caduta dei ministri sarà il criterio della successione delle ferrovie. La mia ferrovia non sarà certo delle più affrettate, perchè non ho nè posizione nè abilità, e molto meno voglia di stare in quelle studiose schiere che tutto giorno vanno giostrando per alzare ministri, ovvero per sospingerli in basso.

Io quando vedo che i ministri mutano giudizio da un giorno all'altro (Risa), che l'onorevole Depretis per meglio irretire e impaniare le volontà dissidenti fa di certe proposte improvvise, come quella dell'altro giorno, entro in gravi dubbi sullo avvenire di questa confusa materia delle costruzioni; quando vedo una Commissione che, sebbene composta di uomini rispettabilissimi e valentissimi, cede volentieri a poco discrete esigenze, in verità un sentimento di dolorosa meraviglia mi comprende.

Quando si costituì la Commissione per le ferrovie, io chiesi all'onorevole Depretis, suo presidente allora, di voler essere ascoltato, e questa domanda gliela feci in iscritto.

L'onorevole Depretis m'incontrò un giorno e mi fece cenno col capo che mi avrebbe esaudito.

Ma così non fu: rimasi inascoltato, onde pensai che l'onorevolissima Commissione nella sua delicatezza avesse ordinato per buona norma di non ascoltare nessuno, per non essere soverchiamente premuta da esigenze indiscrete; e questo io mi pensai che fosse ben fatto.

Ma vi confesso, o signori, che io fui in una per-

fetta illusione. L'onorevole Commissione si è lasciata assediare ed espugnare a mio giudizio, e le compiacenze non furono poche. (Oh! oh!)

Infatti, che si ebbe a vedere per l'Eboli-Reggio? Un certo tracciato non piaceva a taluni, ed ecco che per contentare quelli che potevano restare dolenti si disegnarono ben due ferrovie! E i contribuenti? Ho veduto che il Ministero che fa una lista di linee di seconda categoria che...

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, parliamo della prima e non della seconda!

INCAGNOLI. In verità quest'argomento cade sulla prima, sulla seconda e sulla terza...

PRESIDENTE. Scusi, parliamo solo della prima. INCAGNOLI. Rientro nella prima. (Ilarità)

Dunque, signori, effettivamente in quanto a me sostengo l'emendamento proposto, che alla linea Rieti-Aquila si sostituisca la linea Rieti-Avezzano, perchè con questo piccolo anello congiunta, voi avrete già la gran linea centrale.

Io vedo farmi dei segni di poca soddisfazione dal mio amico Vastarini-Cresi.

VASTARINI-CRESI. Domando di parlare per un fatto personale. (Ilarità)

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, non badi ai segni. Seguiti il suo discorso, altrimenti susciterà dei fatti personali.

INCAGNOLI. Ragionerò ancora brevemente per provare la preferenza di questo tracciato da me indicato, cioè la linea Rieti-Avezzano, la quale riesce ai Campi Palentini, dove disse Dante che

... senz'armi vinse il vecchio Alardo.

Dove gli Angioini riuscirono incontro a Corradino, vincendolo nella Conca Marsicana, che io mi penso non sia meno formidabile e meno difendibile dell'Aquilana.

Questa strada da Rieti sulla quota di 400 metri ascende con mite pendenza al Piano Palentino sulla maggior quota di metri 695. È questo il massimo displuvio dal quale per la aperta vallata del Liri si raggiunge la città di Sora alla quota di metri 308.

Così voi vedete, come non è senza ragione, che la competentissima Commissione per la difesa dello Stato designasse questo tracciato per una gran linea centrale interna tanto e meglio strategica dell'altra dorsale per sue condizioni topografiche.

Io ho pure di sopra accennato, come questa linea, se si vuel guardare ad uno svolgimento per l'avvenire, presenta la possibilità di divenire interna forse più che non è la dorsale, di che tanto felicemente ha discorso l'onorevole Marselli. Questo sarebbe fatto quando in ogni tempo un nuovo tronco si staccasse da Sora, e correndo l'aprica falda meridionale dell'Appennino a traverso la ridente e difesa valle di Comino, si volesse con direttissimo cammino portare perfino ad Isernia e Campobasso.

L'onorevole Commissione, e il suo relatore Morana scivolarono sopra cose di tanta importanza: uomini tecnici non furono punto intesi; e le deliberazioni si presero come accade, con frettolose disamine, senza avere pure consultati i lavori pregevolissimi pubblicati dalla Commissione per la difesa dello Stato, e che io ho pure trovati nella nostra biblioteca.

Dico dunque, che se noi abbiamo la linea centrale quasi tutta fatta, e non vi manca che un breve tratto; come è che vogliamo vagheggiarne ora una di proporzioni così colossali?

Queste sono, o signori, le mie osservazioni, ma forse difficilmente io riuscirò a tirar da mia parte il grave giudizio della Camera, perchè difficilmente si vince un verdetto dato da una Commissione così formidabile per i poteri di vita e di morte che ha nelle sue mani; le mie parole le porterà il vento; ma il tempo ci sarà testimonio, come disse Simonide. Ma se la Commissione tiene a che non si muti il tracciato della linea segnato al nº 5 della prima categoria Terni-Rieti-Aquila, tratta al vagheggiamento strategico della Conca aquilana, lasci almeno questa nuova ubìa della dorsale Sulmona-Isernia, se non vuol guastare, più che non si è fatto, l'economia della presente legge.

Queste sono, signori, le mie raccomandazioni; perocchè io ben so che significhi un discorso fatto da uomini come l'onorevole Marselli, che hanno tante conoscenza di cose, tanta ornatezza di parola; un discorso fatto dall'onorevole Grimaldi che con un fiume di parole ci assale e ci sommerge. (Ilarità) Guardiamoci un poco da questa pericolosa pania, facciamo come coloro i quali si mettono qualche responsorio in tasca contro le tentazioni, (Si ride)

Dopo aver detto questo io non intendo più d'intrattenere la Camera, grato veramente di avermi prestata così benigna attenzione. Ora la mia proposta in occasione di questa tabella A mi porta ad un'altra aggiunta...

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, quella è un'altra proposta che la prego di voler rimandare a quando sarà il tempo di discuterla.

INCAGNOLI. Io veramente non voleva parlare che una sol volta.

PRESIDENTE. No: la prego di rimetterla, perchè sono cose ben differenti. Debbo poi aggiungere che non avrebbe dovuto, parlando nella discussione generale, discutere un emendamento che non è ancora appoggiato:

INCAGNOLI. Mi rimetto a quanto ha detto l'onorevole presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

INCAGNOLI. Io non ho altro a dire.

. PRESIDENTE. L'onerevole Angeloni ha chiesto di parlare per un fatto personale; ma...

ANGELOM. Io quantunque fossi stato citato più volte dall'onorevole Incagnoli, e quindi, come deputato e come abruzzese senta il dovere di rispondere ai suoi erronei apprezzamenti, pur tuttavia, prevedendo il desiderio del signor presidente, io rinunzio al fatto personale; oltre a ciò avendo chiesto di parlare anche l'onorevole Vastarini, cedo volentieri la mia volta all'amico.

PRESIDENTE. Sta bene: la ringrazio.

L'onorevole Vastarini ha domandato facoltà di parlare per un fatto personale. Rinunzia anch'ella?

VASTARINI-CRESI. Rinunzierei volentieri al fatto personale; ma, poichè viene il mio turno d'iscrizione, fonderò il fatto personale nel mio discorso.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prego di riprendere i loro posti, onorevoli colleghi, altrimenti non si va avanti.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Ho dato la facoltà di parlare all'onorevole Vastarini e gliela mantengo.

VASTARINI-CRESI. Io prego la Camera di volermi essere benigna di attenzione, e prometto che parlerò solamente mezz'ora. Se invece dovrò parlace domani, non potrò dispensarmi dal parlare almeno per un'ora e mezzo. (Si ride)

PRESIDENTS. Parli! parli! (Si ride)

VASTARINI CRESI. In ragione dell'economia di tempo che propongo, credo che la Camera mi vorrà ascoltare. Sarò brevissimo non sole, ma rapidissimo anche.

(Molti deputati stanno nell'emiciclo.)

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, li prego di sgombrare l'emiciclo, e di riprendere i loro posti.

Parli, onorevole Vastarini-Cresi

VASTARINI-CRESI. L'onorevole Incagnoli sulla fine del suo splendido discorso ha acconnato a me così direttamente che mi ha chiamato per nome, ed indi a poco ha ricordato che la linea da lui raccomandata doveva svolgerei per i piani palentini dove il vecchio Alardo trionfò di Corradino. Io non so se con quelle parole egli ha voluto fare una allasione, cogliendo un rapporto tra i suoi capelli bianchi ed i mici capelli biandi. (Ilarità) Ma se così fosse, debbo dichiarargli che l'analogia non calzerebbe; perchè, se la vittoria allora arrise ad Alardo, oggi vedrà che gli velge le spalle e che sorride a Corradino.

L'onorevole Incagnoli ha cominciato dal di-

chiarare che doveva dire delle cose dispiacevoli ed ha denunziato alla Camera la variabilità delle disposizioni legislative in materia di ferrovie, deplerando che in breve volger di tempo si fosse fatto, disfatto e rifatto. Io, a sentirlo, pensava che da questo preambolo scendesse l'argomento più poderoso contro l'emendamento da lui presentato. Ma no! l'onorevole Incagnoli mantiene il preambolo ed attacca la linea Aquila-Rieti. Ma, pare a lei, onorevole Incagnoli, che, quando codesta linea, decretata nel 1865 per essere costruita in cinque anni, riconfermata nel 1870 con l'obbligo della costruzione nello stesso periodo, riproposta dal ministro Baccarini, ammessa dalla Commissione, accettata dal ministro Mezzanotte, promossa di categoria dal ministro Depretis, dia luogo a deplorare la variabilità delle disposizioni legislative?

Non le pare piuttosto che l'accettazione del suo emendamento, il quale contraddice a un così lungo ed uniforme lavoro legislativo, esporrebbe la Camera alle giuste censure che ella moveva alla variabilità di disposizioni legislative? Lasciamo dunque stare le deplorazioni, che qui non entrano. Qui entra soltanto la serietà della rappresentanza nazionale, la quale non dovrebbe aver detto indarno così ripetutamente: la linea Aquila-Rieti deve essere costruite, perchè l'interesse dello Stato lo esige.

La linea del Salto, decretata anch'essa nel 1862, cadde nel limbo nel 1865, nè si può dire che fosse risorta nel 1870, perchè la sua costruzione fu solo eventualmente concessa. Chi conosce il valore di questo avverbio può dire se fosse viva o morta la linea cui era affisso. Potrebbe oggi nell'anno 1879 lasciar il limbo in nome dei suoi precedenti legislativi?

Per carità, onorevole Incagnoli, le raccomando di non istabilire un paragone tra la storia del tronco Aquila-Rieti e quella del tronco Rieti-Avezzano! Il confronto sarebbe tanto infelice, quanto quello che riguarda i rispettivi tracciati, dei quali fra poco ci occuperemo.

L'onorevole Ineugnoli, lasciate il campo legislativo, è entrato nello storico-militare ed ha decisa la inutilità d'una linea dorsale perchè per l'Italia le sorti della guerra si decidono nella valle del Po. Ha confortato di citazioni il suo assunto, e di esempio in esempio, è risalito fino ad Annibale; ma nun potendo mettere in dubbio che l'ultima battaglia data da Annibale ai Romani, non fu combattuta sul Po, sibbene al Trasimeno, ha seggiunto che allora Annibale si rese padrone dell'Italia intiera.

Ma piano un poco, onerevele Incagnoli, perchè se così fosse stato, noi saremmo Cartaginesi ed il suo illustre antenato Caio Mario probabilmente non

avrebbe empito del suo nome la storia del mondo antico. Annibale vinse sul Po, vinse al Trasimeno, ma Roma non fu soggiogata e a non lungo andare si mutarono pei Cartaginesi i lieti giorni in tristi lutti. Allora come oggi, finchè Roma rimane in piedi, le sorti d'Italia non possono dirsi decise. (Bene! Bravo!)

Ora, a che cosa serve principalmente la linea Aquila-Rieti Terni con tutto il sistema a cui si rannoda se non a facilitare il modo di difendere Roma contro il nemico invasore da qualunque punto s'affacci a minacciarla?

L'onorevole Incagnoli diceva di trattare questa questione dal punto di vista economico, e di ciò io ben mi sono accorto. Ma noi che la trattiamo dal punto di vista dell'integrità nazionale, non possiamo consentire che questa linea dorsale si rimandi all'avvenire. Noi sappiamo d'avere nemici e da dentro e da fuori, che mirano principalmente a cacciarci via da Roma, perchè Roma è la pietra augolare della nostra unità; ma qui deve stare salda la nostra bandiera, e tutti i mezzi che servono a farla rispettata e temuta debbono essere adoperati.

La linea dorsale che dall'Aquila scende a Rieti e poi risalendo a Terni volge su Roma renderà possibili con la linea che verrà da Molina per Avezzano e Tivoli delle marce simultanee sull'obbiettivo comune che è Roma. Questo importa, a mio giudizio, sebbene io sia profano nella materia, che le forze militari che si troveranno concentrate nella conca aquilana, invece di giungere in un sol punto e successivamente, potranno dividersi e da diversi punti e contemporaneamente accorrere verso il nemico che fosse giunto nei dintorni di Roma e coglierlo o da una parte o dall'altra sulla sua linea di spiegamento.

Questo scopo, quand'anche altro non ve ne fosse, e che credo sarà compreso pur da coloro che come me intendono poco di cose militari, basterebbe a giustificare nel tronco Aquila-Rieti-Terni la costruzione della grande linea dorsale.

Ma l'onorevole Incagnoli propone una piccola variante.

Egli dice: invece di arrampicarzi per altezze vertiginose, invece di sospingervi le locometive con una straordinaria potenza di trazione, mettiamo da parte la conca aquilana, e seguiamo la valle del Salto, che ha l'andamento più naturale del mondo, e proseguiamo per quei floridi campi Palentini che poi ci faranno imboccare nella ridente valle del Liri.

Nell'udire l'onorevole Incagnoli parlare in questi termini, io che sono abruzzese, ho creduto che non accennasse ad una parte della provincia che mi vide nascere. Nell'udirlo parlare del Salto in modo così idillico e delizioso, ho detto a me stesso: o quello non è il Salto, od io ne ho un'idea assai inesatta.

E poichè mi trovava a caso innanzi questo libro nel quale di quella valle assai ampiamente si discorre, vi ho gettata dentro un' occhiata che è caduta sulla pagina 66. È una pubblicazione fatta nel 1873 dall'onorevole generale Cerroti, distintissimo ingegnere, citato dallo stesso onorevole Incagnoli, ed ha per titolo: Ferrovia vertebrale italiana. Tronco mancante da Terni per Avezzano a Roccascoca. Io non voglio che la Camera si convinca sulle mie parole, e perciò mi permetto di leggere un tratto brevissimo della citata pagina 66. Si vedrà subito se la valle del Salto corrisponda all'idillica descrizione dell'onorevole Incagnoli.

« La stretta principale, che è fra le due qui descritte, quella cioè denominata da Macchiatimone, fra Borgo San Pietro e Borgocollefegato, e precisamente da Macchiatimone a Civitella, presenta la più seria difficoltà che si scontra nella valle del Salto... » È una generalità, ma vien subito la specificazione « trattandosi d'una gola lunga 5 chilometri, racchiusa fra roccie dirupate e talvolta a picco, alternate tuttavia, ora di qua or di là, da insenature a scarpa arborate. In alcuni punti l'angusto fondo (noti bene la Camera) l'angusto fondo è tutto occupato dal piano delle acque correnti. »

Ma che? Onorevole Incagnoli volesse mandare la locomotiva in luogo d'una barca? (Si ride) « Ma in molti tratti al piede di quelle non altissime rupi ti si offre una scarpa a guisa di barbacane, e talvolta degli spianati relitti all'imo della gola ove essa maggiormente si allarga. Sarà indispensabile (ascoltino i miei colleghi) qualche abbondante traforo (gli è come l'abbondante elemosina alla fine della predica!) (Ilarità) qualche abbondante traforo, ed alcuni ponti per passare e ripassare il fiume, ecc. »

Ora, passiamo un poco su quei dolci piani Palentini dei quali è innamorato l'onorevole Incagnoli, quei dolci piani Palentini dove fu decisa la sorte di Corradino.

Pag. 68. « Arroge essere quivi la regione più cruda in causa dell'altitudine, che fin supera di qualche poco i 700 metri. Per avventura la maggior crudezza del clima si ha nel precedente tratto spianato dei Campi Palentini, rivolti al settentrione, per cui le nevi sogliono dimorarvi nel cuore dell'inverno ed al sopraggiungere dei ghiacci fino a trenta giorni. »

Che delizia!

Ella, onorevole Incagnoli, viene a proporre così per le lisce una variante di questo genere? Vuol far passare la ferrovia dentro una gola di 5 chilo-

metri, che in qualche punto non ha terra su cui posare il piede, e a transitarvi si richiede la barchetta?

Ora comprendo perchè ella dice di non tenerci alla costruzione della strada Avezzano-Roccasecca, quantunque attraversi il suo collegio. Deve rassomigliare a questa che col suo emendamento ha raccomandata. Anzi, che dico? Credo che debba essere peggiore, perchè se quella non la raccomanda, e questa che raccomanda è della qualità che la Camera ha udito, si figuri che può essere! Così soltanto si può spiegare che non si arrischi nemmeno a proporre che sia mutata la categoria. (*llarità*)

Dopo tutto ciò, onorevole Incagnoli, ella dimostra una grande ingenuità quando soggiunge: Signori, io comprendo che contro di me sorgerà qualcheduno; che la città di Aquila sarà dolente di quel che io dico, ed un'altra quantità di belle cose; ma io parlo disinteressatamente; tanto è vero che ho detto ai miei elettori; non vi occupate dell'Avezzano-Roccasecca; lasciate andare!

Io ho pienissima fiducia nelle parole dell'onorevole Incagnoli, nè mi permetterei lontanamente di dubitare della sincerità di ciò che egli dice hic et nunc; ma vorrei sapere se l'onorevole Incagnoli avrebbe fatta cotesta dichiarazione caso mai la sua linea fosse stata messa in prima categoria. Non è una temerità il dubitarne. Epperciò il suo disinteresse, la sua generosità si traduce in buon volgare nella vendita del sol d'agosto.

L'onorevole Incagnoli ha dato poi un avviamento così singolare al suo discorso, che ha finito per sostenere due cose affatto opposte e delle quali io non sono riuscito ad afferrare il legame. È vero che bisogna tenergli conto della dichiarazione che ha fatto in un dato momento, cioè di aver perduto il filo. Ma egli è troppo sperimentato oratore, e noi ci siamo assai conosciuti non solo in questa assemblea legislativa, ma anche in altre, perchè io possa ammettere che egli non ha saputo dire quel che voleva.

Voi l'avete udito, o signori, perchè gli avete prestata tutta quella attenzione che l'autorità della sua parola gli meritava. Egli non ha parlato dal principio alla fine che di economie; ha perfino detto: signori, noi ci imbarchiamo in un affare grosso; noi vogliamo opprimere la nazione. E per rincalzar l'argomento ha fatto entrare nella tabella della categoria A i soldati che mancano di vitto e di vestiario.

La cosa ha prodotto impressione, e il presidente è stato costretto a dirgli che nelle tabelle, o, per lo meno, nelle linee i soldati ci stavano a disagio. Or bene, di tutto questo ragionamento quale sarebbe stata la conseguenza logica? Non facciamo

la linea. Nossignori! L'onorevo le Incagnoli fa tutto questo ragionamento e poi dice: ammettetemi la linea mia. (*Ilarità*)

INCAGNOLI. Colla valle del Salto non ci entra la mia provincia.

VASTARINI CRESI. E poichè egli mi dice che colla valle del Salto non ci entra la sua provincia, io debbo rispondere, non già perchè gli onorevoli miei colleghi non conoscano la carta geografica (grazie al cielo, se ciò fosse stato ad occasione di questa legge, carte geografiche e topografiche abbiamo avute a bizzeffe e fra le altre anche qualcuna dove è accennata la valle del Salto), ma perchè la linea in discorso riguarda troppo, anzi direi solo, la sua provincia, in quanto che essa dovrebbe incontrare ad Avezzano quella che Avezzano congiunge a Roccasecca.

È chiaro quindi che egli desidera di avere una rapida comunicazione da Roccasecca, o per meglio dire, dalla valle del Liri, dove sono i suoi elettori, dico, dove sono i suoi elettori...

INCAGNOLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

VASTARINI-CRESI... per venire nella valle ternana, e raggiungere Firenze da un lato, Ancona dall'altro.

Se l'onorevole Incagnoli aveva perso il filo, io l'ho finito, perchè ho svolto tutto il mio gomitolo. Mi rimane tuttavia a tagliar la miccia ad una grossa bomba che egli ha lanciato in mezzo alla Camera, e che certamente non doveva mancare, perchè questa, è ormai stabilito, è la discussione delle bombe! L'onorevole Incagnoli ha citato una statistica del Pungolo, nella quale era fatto un calcolo, non so con qual tavola pittagorica, tendente a dimostrare che, costruite le ferrovie abruzzesi, venivano a costare una somma che, ripartita pel numero degli abitanti di quelle provincie, dava la miseria di sette mila lire per ciascuno. Io, se la cosa fosse vera, nella mia qualità di abruzzese, visto e considerato che ora ci si potrebbero dare le ferrovie come ci furon date nel 1865 e nel 1870, comincierei dal rinunziare alle ferrovie, e prenderei le sette mila lire di parte mia. Ma io domando all'onorevole Incagnoli, se in questo calcolo ci sarebbe compresa, o no, la linea Avezzano-Rieti.

INCAGNOLI. No.

VASTARINI-CRESI. Allora per costruirla bisognerebbe farci un'aggiunta; ma se, come ella chiede, dovrà prendere il posto di Aquila-Rieti, le sette mila lire verrebbero ad essere costituite anche da ciò che si spenderebbe per la linea da lei patrocinata. In questo caso, permetta che glielo dica, non è un argomento da presentare alla Camera. Sarebbe stato buono quando ella avesse conchiuso

col dire come dice l'onorevole Gabelli: io non voto ferrovie; e non già quando, invece di una ne domanda un'altra.

Io credo di aver risposto nel modo che ho potuto migliore. La linea Aquila-Rieti è raccomandata dai suoi precedenti legislativi, da interessi militari di primo ordine, dal vantaggio di allacciare centri importanti come Aquila-Cittaducale, che con la linea del Salto rimarrebbero tagliati fuori; è raccomandata dal patriottismo di quelle popolazioni che la aspettano. (Ilarità)

Una voce. Che importa.

VASTARINI-CRESI. Importa qualche cosa perchè se la linea Aquila-Rieti la aspettano delle patriottiche popolazioni, che sono state sempre prime nei sacrifizi ed ultime nei benefizi, la linea del Salto sapete da chi è aspettata? Non da uomini, ma da lupi che spesseggiano in quei cinque chilometri di gole.

Signori, se vogliamo fare una ferrovia che serva agli uomini facciamo la ferrovia Aquila-Rieti. (Benissimo! Bravo!)

PRESIDENTE. L'onorevole Incagnoli ha facoltà di parlare per un fatto personale; ma dopo il fatto che ora vedo accadere, che cioè ad ogni passo si domanda di parlare per fatto personale, ed i miei colleghi mi scuseranno, siccome credo di averne la facoltà per una deliberazione della Camera, d'ora in poi rimanderò i fatti personali alla fine della tabella, altrimenti così si toglie il turno di parola a coloro che veramente sono inscritti.

Io prego pertanto di nuovo l'onorevole Incagnoli di non voler approfittare del fatto personale per discorrere in termini generali, imperocchè egli più che altro ha svolto testè un emendamento, lo svolgimento del quale poteva essere ritardato, così pure ha fatto l'onorevole Vastarini-Cresi, il quale ha pronunziato un discorso in favore della linea Aquila-Rieti.

VASTARINI-CRESI. Non lo faccio più. (Sorrisi)

PRESIDENTE. Allora ella rinuncia a parlare su quella ferrovia.

VASTARINI-CRESI Rinuncio.

PRESIDENTE. Sta bene, almeno questo è guadagnato! (Si ride)

L'onorevole Incagnoli ha facoltà di parlare per un fatto personale, ed è l'ultimo fatto personale per cui io accordo la facoltà di parlare in questa discussione della tabella A.

INCAGNOLI. L'onorevole Vastarini rivolgendomi la parola nel suo discorso mi parve non curante di certi alti fini a cui pare si vuol riguardare, attesochè dice che la linea centrale sia stata da me considerata solo in rapporto alla quistione finanziaria ed economica lasciando in non cale alcune utilità di più alto interesse patrio.

A questo io rispondo brevemente col dire che io ho esposto non idee mie proprie, ma quelle stesse che ho ricavato dai lavori di dotti uomini di guerra compagni dell'onorevole Marselli, i quali hanno parlato di questa linea centrale per la difesa dello Stato, e questi uomini di guerra nel disegnare questa linea ci mettevano proprio questa linea dei lupi di cui con lepidezza ha parlato l'onorevole Vastarini-Cresi.

L'onorevole Vastarini-Cresi non si è occupato che di un passo della memoria del Cerroti; io lo prego di guardare poche pagine dopo, e troverà che la linea del Salto, compreso il tratto da Terni fino a Rieti, non verrà a costare al di là dei 30 milioni, mentre la linea aquilana è stimata invece ben 50 milioni senza tener conto degli inconvenienti che furono da me esposti.

VASTARINI-CRESI. Domando perdono, 31 milioni. Lo dice il Ministero e la Commissione...

PRESIDENTE. La prego, onorevole Vastarini...

INCAGNOLI. La seconda parte più da vicino mi riguarda.

Egli ha creduto che io mi sia mosso a tutto questo per amore dei miei elettori, ma io gli faccio osservare che non c'entro per niente. La provincia di Terra di Lavoro non ha proprio nulla che fare nella linea del Salto... (Interruzioni)

Sarebbe un pettegolezzo da campanile portare qui sotto un tale aspetto una questione di così alta importanza. Se un qualche interesse poteva essere offeso, non era punto quello del mio collegio; ma sì della città di Napoli.

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, questo non è un fatto personale. Ella rientra nell'argomento.

INCAGNOLI. Ho finito, ma prego solo l'onorevole Vastarini-Cresi di persuadersi che lo scopo delle mie osservazioni fu ben lontano da quello che egli forse ha potuto supporre.

VASTARINI-CRESI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Vastarini, ho già dichiarato che non accordo più la facoltà di parlare per fatti personali; la noterò in fine della tabella...

VASTARINI-CRESI. Due sole parole per una semplice dichiarazione.

PRESIDENTE. Parli.

VASTARINI CRESI. L'onorevole Incagnoli ha creduto che quando io gli ho detto che egli parlava nell'interesse dei suoi elettori, nelle mie parole ci fosse un significato da doversi respingere. Io dichiaro che non ho inteso minimamente di dare a quelle mie parole il colore che egli ha supposto, perchè in questo caso l'avrebbe avuto...

PRESIDENTE. È naturale.

VASTARINI-CRESI... il mio discorso, perchè io parlo per i miei elettori.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

## PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE D'INIZIATIVA DEL DEPUTATO CHIAVES.

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaves ha inviato al banco della Presidenza un disegno di legge di sua iniziativa che sarà trasmesso agli uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Domattina alle 10 antimeridiane prima seduta.

La seduta è levata alle 6 1/2.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore 10 antimeridiane.)

1º Interpellanza del deputato Compans e di altri al ministro della guerra intorno alla chiamata sotto le armi del contingente di seconda categoria della classe 1858; 2º Seguito della discussione del progetto di legge pel riordinamento del dazio sopra gli zuccheri.

## (Alle ore 2 pomeridiane.)

- 1º Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;
- 2º Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;
- 3º Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso;
- 4º Svolgimento della proposta di legge del deputato Napodano e di altri per modificazioni dell'articolo 36 della legge sulle pensioni del 14 aprile 1864;
- 5º Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);
- 6° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. Avv. Luigi Ravani Reggente l'ufficio di revisione.