

- CCVIII.

2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. La petizione di n° 2130 è dichiarata di urgenza. = Omaggi. = Due disegni di legge proposti dai deputati Englen ed Umana sono trasmessi agli uffici. = Seguito della discussione del disegno di legge sulla costruzione di nuove linee di strade ferrate — Discussione della linea Parma-Spezia con diramazione per Sarzana — Il deputato Gandolfi combatte questa linea come contraria ai bisogni militari ed economici, mentre sostiene come corrispondente ad essi una linea Lucca-Reggio-Modena --- Il deputato Del Carlo, con una serie di argomenti desunti da ragioni economiche, commerciali e militari, dimostra la convenienza di costruire la linea Lucca-Modena, anziché la Parma-Spezia proposta dalla Commissione --- Il deputato Cocconi espone gli studi fattisi intorno alla linea Parma-Spezia, e cita le autorità tecniche e politiche che la propugnarono; confuta le argomentazioni contro la linea medesima, e, circa la spesa, fa confronti ad essa favorevoli; ribatte le obiezioni fattesi per ragioni militari; e conclude col proporre l'approvazione immediata della linea — Il deputato Mocenni espone le sue considerazioni in favore della linea Lucca-Modena, prendendo argomento da ragioni storiche, militari e commerciali — Il deputato Bortolucci dimostra la convenienza e l'opportunità, sotto tutti i riguardi, della linea Modena-Lucca, e combatte la linea Parma-Spezia, sostenuta dal deputato Cocconi.

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana della tornata precedente.

Il segretario Di Carpegna legge il seguente sunto di petizione:

2130. La Giunta municipale di Archi in provincia di Chieti rivolge istanze alla Camera perchè all'articolo 9, n° 20, del progetto di legge sulla costruzione di nuove linee ferroviarie, alle parole Cajanello-Isernia siano aggiunte Castel di Sangro-Ortona a mare.

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

MELCHIORRE. Domando che piaccia alla Camera dichiarare urgente la petizione segnata col numero 2130, inoltrata dalla Giunta municipale di Archi, la quale riguarda il disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie e segnatamente una linea diretta. Prego che essa sia mandata alla Commissione che sostiene tanto egregiamente questo disegno di legge.

(L'urgenza è accordata.)

PRESIDENTE. La petizione farà il corso regolamentare.

DI CARPEGNA, segretario. (Dà lettura degli omaggi) Dal signor Pasquale Cirillo (Bari) — Sulla riforma della pubblica beneficenza, una copia;

Dall'onorevole deputato Antonibon (Roma) — Traduzione in lingua spagnuola della *Divina Commedia* di Dante, fatta dal signor Andrea Febrer, illustrata e pubblicata da Gaetano Vidal y Valenciano, una copia;

Dal prefetto di Porto Maurizio — Atti del Consiglio provinciale, sessioni ordinarie 1878 e straordinarie 1878 e 1879, copie 5;

Dal professore maggiore Perni, direttore della statistica di Palermo — Statistica dei giurati di Palermo dal 1861 al 1878, una copia;

Dallo stesso — Statistica elettorale politica ed amministrativa dal 1861 al 1877;

Dalla società di raffineria ligure-lombarda — Memoria al Parlamento nazionale intorno alla raffineria degli zuccheri, copie 150;

Dal signor Ferdinando Ronchetti (Roma) — Obbligazioni ferroviarie o consolidato? copie 10;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

Dal signor Francesco La Colla (Palermo) — Discorso per l'anniversario della morte di Francesco Riso, una copia ;

Dal prefetto di palazzo di S. M. il Re — Calendario reale pel 1879, copie 18 ;

Dal signor Rossi-Vitelli avvocato Luigi, segretario comunale di Quarto Sant'Elena — Monografia storico-statistica di quel comune, copie 2 ;

Dal ministro di agricoltura — Annali di agricoltura. Fascicolo 11° del 1879 sulla *Phylloxera vastatrix*, copie 2 ;

Dallo stesso — Relazione dei giurati italiani alla esposizione universale di Parigi 1878 sulla seta e tessuti di seta. Classe XXXIV, copie 2 ;

Dallo stesso — Id. sulle bevande fermentate, Classe LXXV, copie 2 ;

Dallo stesso — Id. sulla classe X, Cartoleria, legature - Materiali delle arti della pittura e disegno, copie 2 ;

Dallo stesso — Id. sulle classi XVII e XVIII - Mobili a buon mercato e di lusso, lavori di tappezziere e di decoratore, copie 2 ;

Dal commendatore ingegnere Felice Giordano, ispettore-capo delle miniere (Roma) — Carta geologica d'Italia in piccola scala, una copia.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen ha mandato alla Presidenza un disegno di legge, di sua iniziativa, e che sarà trasmesso agli uffici, perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

L'onorevole Umana ha inviato alla Presidenza un disegno di legge, che sarà egualmente trasmesso agli uffici perchè ne autorizzino la lettura.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO 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.

Nella seduta pomeridiana di sabato la Camera approvò le due prime linee; ora verremo alla discussione sulla terza linea e sugli emendamenti che alla medesima si riferiscono. Questa linea è la Parma-Spezia con diramazione a Sarzana.

Ha facoltà di parlare intorno alla medesima l'onorevole Gandolfi.

GANDOLFI. La linea intorno alla quale ho l'onore di parlarvi è la prima fra alcune altre che la seguono, le quali accennano a valichi attraverso l'Appennino. La questione è per sè stessa importantissima. Per potersene rendere un esatto conto basterà il ricordare come l'Appennino divida in due

grandi regioni l'Italia, e come queste abbiano i loro estremi a dieci gradi di latitudine, per cui le loro condizioni climatologiche, e la postazione delle loro popolazioni su mari diversi e su diverse frontiere tendono a far sì che, sia l'indole di queste popolazioni come anche i loro commerci, non abbiano gran che di comune fra di loro.

Per questi motivi incombe, sia al Governo che alla Camera, di provvedere perchè, in qualsiasi occasione si presenti propizia, una tale discrepanza di tendenze venga per quanto possibile scemata nei suoi effetti, onde ne abbia da venire al nostro paese più compatta che mai quella unità che è nei comuni nostri desiderii.

La questione ferroviaria è certamente una di quelle che possono maggiormente influire al raggiungimento di questo santo scopo.

Il Governo e la Commissione per altro, parmi, non abbiano tenuto gran conto di simili condizioni speciali, sebbene questa nel porre i principii informatori dei suoi studi accennasse a questo concetto.

Diffatti al paragrafo 4 della sua relazione dice: « Da quanto siamo venuti esponendo nel paragrafo precedente resta dimostrata la necessità di condurre contemporaneamente a fine le linee longitudinali e le trasversali le quali servono ad impedire che l'industria forestiera soffochi la nostra sul mercato interno e la cacci dal mercato estero. Quando nuovi argomenti si richiedessero a comprova dell'assolutezza delle nostre riflessioni, potremmo soggiungere che anche un ben inteso interesse ferroviario consiglierebbe questo procedere, onde le ferrovie costrutte non restassero passive, e producessero quel tanto di utili industriali o di benefizi economici proporzionati al sacrificio finanziario che il paese si impone per esse. »

Ora, noi dovremmo trovare nel progetto della Commissione la pratica applicazione di questo concetto, ma al contrario, solo che noi ci facciamo ad esaminarlo, noi troveremo come esso invece difetti assai sotto questo rapporto. Noi abbiamo, o signori, diffatti le linee internazionali, quelle cioè che dall'estero penetreranno nel nostro territorio attraversando le Alpi, saranno portate ad un numero di 10 circa, se in esse comprendiamo non solo le esistenti ma ben anche quelle proposte dalla nostra Commissione.

Attraverso l'Appennino toscano invece, dove i nuovi valichi dovrebbero fornire uno sfogo sufficiente pel commercio proveniente dall'estero, non avremo che soltanto 8 valichi, i quali, mi affretto a dirlo, pur sarebbero sufficienti, se non si dovessero considerare come linee internazionali tutte le linee marittime che attraverso ai mari Mediterraneo,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

Adriatico e Jonio conducono ai vari porti della penisola.

Ma v'ha di più; se noi consideriamo che l'Italia si riattacca soltanto per un terzo delle sue frontiere al continente, e se osserviamo che i dieci valichi alpini i quali costituiranno le nostre dieci vie internazionali terrestri per giungere al versante mediterraneo dell'Italia dovranno necessariamente trovare il loro passaggio attraverso all'appennino superiore, noi potremo renderci conto della insufficienza dei valichi esistenti e proposti per esso col progetto che stiamo esaminando.

Diffatti esso non conta attualmente che la Porrettana, la quale è per sè stessa una linea, che a giudizio dei competenti, non sopperisce a tutti gli interessi del transito. Colla proposta ministeriale e della Commissione se ne aggiungono altri due, ma basteranno tre soli valichi per soddisfare a quella parte di movimento che, venendo dall'estero per dieci linee diverse, dovrebbe versarsi e trovare il suo corrispondente scambio nelle città e nei porti del versante mediterraneo della penisola che pure è una grandissima parte del nostro paese?

Ci faremo altresì un concetto della scarsezza dei valichi proposti attraverso la parte superiore dell'appennino, se esamineremo i due quadri illustrativi che il Ministero pose a corredo del progetto di legge, e nei quali è fatto il raffronto tra le reti esistenti nelle varie regioni italiane e l'incremento che esse acquisteranno colle proposte governative e della Commissione.

Nel primo di questi quadri illustrativi noi troviamo che in conseguenza del progetto ministeriale l'Alta Italia viene ad aumentare la propria rete di chilometri 0 96 per ogni 100 chilometri quadrati di superficie, che l'Italia meridionale l'aumenterà di 1 23, mentre per l'Italia centrale tale aumento non sarà che di 0 82.

Ora la parte minima fatta all'Italia centrale rispetto all'Alta Italia e all'Italia meridionale, è evidente. In conseguenza del progetto della Commissione poi, mentre l'Alta Italia aumenterà la propria rete ferroviaria di chilometri 1,13 per ogni 100 chilometri quadrati, e l'Italia inferiore di 1,86, l'Italia di mezzo non verrà ad ottenere che un aumento di 1,02. La sperequazione a danno di quest'ultima, è chiara in amendue le proposte, del Governo cioè, e della Commissione.

Da che proviene questo fatto? Se poniamo l'occhio su di una carta d'Italia qualsiasi, e la confrontiamo alla rete ferroviaria esistente e proposta, apparirà evidente che questo disuguale trattamento fatto all'Italia media dipende appunto dalla scarsità di linee proposte attraverso l'Appennino superiore,

che della medesima ne occupa la zona la più importante.

Io credo che il Ministero e la Camera avrebbero potuto, sotto questo riguardo, tenere per norma la questione militare. E dico la questione militare, e non degli interessi militari, inquantochè io credo che vi sia una questione militare, la quale dovrebbe interessare egualmente tutti quelli che si preoccupano dei commerci e delle condizioni economiche del paese. Questa questione sta nella dislocazione dell'esercito, o nel modo di distribuzione di questo sul territorio durante il tempo di pace.

Il principio che dovrebbe reggere la distribuzione dell'esercito sul territorio durante il tempo di pace dovrebbe essere che, dacchè tutte le provincie contribuiscono al suo mantenimento, esso fosse distribuito per quanto possibile equabilmente sulla superficie dello Stato, onde tutte le provincie ottenessero dall'esercito stesso quel benefico effetto sia economico che politico, che dalla sua permanenza indubbiamente se ne ritrae.

Certamente l'Italia è in condizioni speciali a questo riguardo. Riattaccandosi essa soltanto da uno dei suoi estremi al continente, ed avendo presso la sua frontiera continentale la valle del Po, che tutti sono concordi a ritenere come il primo teatro delle operazioni della difesa, è indubitato che, se noi vogliamo che l'esercito possa trovarsi pronto all'evenienza in questa regione, dobbiamo altresì ammettere che la dislocazione del tempo di pace, mantenga il proprio centro di gravità prossimo per quanto possibile a quell'alta regione. E certo però che una simile condizione di cose, la quale tende ad una non equa ripartizione dell'esercito tra le varie provincie dello Stato, può essere molto vantaggiosamente modificata da una bene intesa rete ferroviaria. Se noi aumenteremo i nostri valichi attraverso l'Appennino, se noi faremo in guisa che la rete della valle del Po, trovi un sufficiente collegamento colla rete del versante Mediterraneo, e col proporzionale loro successivo sviluppo; noi potremo attenuare d'assai la forzata dislocazione dell'esercito impostaci dalle nostre condizioni geografiche, senza per questo menomare i vantaggi di una pronta mobilitazione. Ma attualmente, o signori, come è distribuito sull'Italia il nostro esercito? Noi abbiamo anzitutto, per ciò che riguarda la fanteria, che dei nostri dieci corpi d'armata, cinque si trovano nella valle del Po, e gli altri cinque nella penisola e nell'Italia insulare.

Se consideriamo che la penisola è due terzi in superficie della valle del Po, dovremo concludere che la nostra fanteria si trova di fatto in ragione dell'estensione del territorio, distribuita per due

terzi nella valle del Po e per un terzo soltanto nella penisola. Per ciò che riguarda l'artiglieria noi abbiamo che di 10 reggimenti 8 sono nella valle del Po; mentre 2 soltanto si trovano nella penisola. I due reggimenti del genio si trovano ambedue nella valle del Po. Di 20 reggimenti di cavalleria ne abbiamo 15 nella valle del Po, 5 soltanto nella penisola. Se poi ci ricordiamo che la quasi totalità dei distretti di mobilitazione, vale a dire di quei distretti che raccolgono il materiale d'equipaggiamento dell'esercito, si trovano anch'essi nella valle del Po; che là noi abbiamo le nostre fonderie, i nostri arsenali, ecc., noi potremo, senza tema di errare, concludere che dei 200 milioni del bilancio della guerra, tre quarti almeno vengono spesi a profitto dell'Italia superiore, e che un quarto soltanto si spende a profitto della regione peninsolare.

Egli è certo, o signori, che aprendo nuovi e sufficienti valichi attraverso l'Appennino, noi potremo trasportare sempre più il centro di gravità della dislocazione di pace dell'esercito verso la penisola, e così ripartire le spese per l'esercito più equabilmente fra tutte le provincie dello Stato. Questo, mi pare, doveva essere uno dei bisogni al quale il Governo e la Commissione dovevano soddisfare con questo progetto di complemento delle ferrovie; e sotto questo rapporto io credo che l'Italia avrebbe anche potuto sobbarcarsi volentosa ai conseguenti sacrifici, inquantochè ne sarebbe venuto vantaggio non soltanto alle provincie dell'Italia media, che avrebbero avuto un trattamento eguale alle altre regioni, ma benanco all'Italia inferiore ed alla economia generale del paese.

L'onorevole Marselli, convenendo sulla necessità di diverse linee longitudinali, come linee di adunata dell'esercito, insistè anzitutto sulla linea vertebrale. Quantunque io comprenda la opportunità della costruzione di questa linea, non sono però al riguardo così assoluto come egli si mostrò. E che realmente non sia il caso di troppo insistere sulla costruzione di questa vertebrale, di preferenza alle altre sue parallele, basterà richiamare lo scopo al quale devono servire.

L'ufficio delle linee di adunata si è quello di raccogliere anzitutto dai presidi, sparsi sul territorio del regno, le truppe che in essi si trovano stanziato fin dal tempo di pace, per trasportarle nella valle del Po; poi trasportare dai distretti, pure verso la valle del Po, le truppe di completamento; indi quelle dell'esercito di seconda linea e di terza.

Siccome la distribuzione dei presidii e dei distretti è fatta in ragione della densità della popolazione, è certo che le linee di adunata da costruirsi

per le prime dovrebbero esser quelle che più si avvicinano ai centri popolosi. Ora i punti nei quali vorrebbe l'onorevole Marselli far passare la propria vertebrale, non essendo fra quelli che presentano una densità di popolazione sufficiente per cui non saprei scorgere perchè dovrebbe lo Stato costruirne di preferenza quella difficile linea, trascurando le altre che ad una più facile costruzione congiungerebbero la possibilità di una maggior quantità di lavoro durante la mobilitazione. E giacchè siamo su questo argomento vediamo quali sieno le costruzioni ferroviarie militari che veramente possono essere previste durante la pace.

Fra queste è indubitato che si trovano le linee di adunata, longitudinali alla penisola, le quali saranno pure le linee di approvvigionamento dell'esercito già raccolto e combattente nella valle del Po.

È indubitato che queste linee, come quelle che sono facili a determinarsi, possono formar parte di un progetto di legge che tenda al completamento della rete ferroviaria. Dopo queste possono pure prevedersi le linee di congiungimento delle posizioni forti, o piazze fortificate coll'interno del paese. Si tratta con queste di congiungere un punto già determinato, od anche fortificato in precedenza, coll'interno dello Stato. È quindi fuor di dubbio che queste linee possono pure entrare in un progetto di completamento della rete ferroviaria. Dopo queste, non saprei quali altre linee d'interesse militare potessero prevedersi e progettarsi a meno che non si voglia lasciar adito a quelle inconcludenti discussioni sui meriti militari più o meno attendibili che in ogni linea di certa importanza è sempre facile poter riscontrare, ma che stante la base ipotetica sulla quale la discussione spesso si basa, resta impossibile il giungere ad una conclusione positiva.

Ora dunque le vere linee, le quali possono considerarsi in un progetto di completamento ferroviario, possono desumersi da due criteri: che servano alla adunata, ed al rifornimento dell'esercito; che sieno di collegamento delle posizioni forti o delle piazze fortificate coll'interno paese, vale a dire con quella parte del paese, che per essere l'ultima ad essere invasa, è chiamata di preferenza a rifornire l'esercito della difesa di uomini, di viveri, e di quanto ad esso può occorrere per continuare la guerra.

Quante dovranno essere le linee d'adunata? Certamente più saranno, tanto più presto si potrà compiere la mobilitazione. Volendo però stare agli esempi delle ultime guerre, converrà considerare che i nove corpi d'armata dell'esercito prussiano che nei primi nel 1870 invasero la Francia, ebbero

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

a propria disposizione pel concentramento una linea ferroviaria indipendente a due binari ed a mitissime pendenze per ciascuno. Ora noi abbiamo, come ho detto, nell'Italia peninsulare quattro corpi d'armata. Uno di questi però si trova nel versante adriatico, ed avrebbe pel caso di mobilitazione, a propria disposizione, la linea adriatica. Ci restano nel versante mediterraneo tre corpi d'armata, ed a questo riguardo mi pare che risponderebbero perfettamente le tre linee aretina, senese e maremmana; le quali dovrebbero trovare il loro proseguimento verso il mezzogiorno, e la loro congiunzione a traverso l'Appennino colla rete della valle del Po. Sarebbero dai cinque passi circa che ci occorrerebbero, se consideriamo che una linea attraverso all'Appennino non potrà avere che una pendenza del 25 per mille e che tali linee non hanno che una potenza di trasporto metà di un'altra a pendenze inferiori del 10 per mille. Attualmente di questi passi dalla valle dell'Arno a quella del Po, non ne abbiamo che uno, la porrettana.

L'essere ridotti a questa sola linea fu una delle cause principali che ci costrinse alla assai imperfetta dislocazione dell'esercito alla quale ho più sopra accennato.

Speriamo che colla costruzione dei due valichi consentiti dal progetto ministeriale e da quello della Commissione, tale dislocazione possa essere migliorata.

Ma siccome anche le tre linee che ne risulteranno non saranno sufficienti per tutti i bisogni dell'esercito, bisogna che sia il Governo che la Commissione riconobbero, inserendo nelle ferrovie dell'avvenire la tiberina, la forlivese e la Modena-Lucca, così sarà pregio dell'opera l'esaminare se i due valichi ora proposti ad oriente e ad occidente della porrettana rispondano ed in qual modo ai veri interessi del paese.

Non mi fermerò sulla Faenza-Firenze già esaminata da altro oratore, e perchè non sarebbe questa la sede più opportuna per discuterla. Esaminerò soltanto la Parma-Spezia coi due criteri già sopra enunciati, vale a dire come linea di soccorso e di approvvigionamento per la piazza forte marittima della Spezia e come linea di adunata e di rifornimento dell'esercito.

È stato detto che la Parma-Spezia presenta il vantaggio di unire la Spezia alla valle del Po. Questa, per me, non ha che il valore di una gratuita asserzione, in quanto che bisognerebbe che mi fosse provato: primo, se realmente sia necessario unire la Spezia colla valle del Po; secondo, se essendo ciò necessario, è a Parma che realmente la Spezia debba essere riunita. In altri termini, vorrei che mi

fosse provato se convenga sempre, per provvedere ad un teatro secondario di guerra, qual sarebbe la Spezia attaccata, sprovvedere il teatro principale dell'azione, o se anche dato, ma non concesso, che ciò potesse essere ammesso teoricamente, se sarà sempre possibile il farlo praticamente. Teatro principale dell'azione è indubitato che sarebbe sempre, in questo caso, la valle del Po.

Egli è certo che un esercito combattente in Piemonte, per la difesa dell'Italia, avrebbe la posizione Piacenza-Ticino come base sulla quale si terrebbero le sue immediate riserve, vale a dire quelle truppe che essendo destinate a sostenerlo, e ad essere da un momento all'altro chiamate ad entrare con esso in azione, non potrebbero in alcun modo venire distolte per provvedere ad un teatro che non fosse quello occupato dall'esercito di cui sono l'immediato sostegno.

In questo caso i soccorsi da spedirsi alla Spezia non potrebbero essere tolti che dallo scaglione di Bologna, l'unico della valle del Po, forse dal quale potrebbero distrarsi delle truppe senza pregiudizio delle operazioni principali della difesa, in quella regione, oppure da scaglioni che fossero dietro a quello di Bologna, vale a dire nella valle dell'Arno, o verso Roma.

Ma, per meglio fissare questo concetto, basterà cercare di rendersi conto del modo col quale la piazza marittima della Spezia può essere attaccata. Egli è certo che un attacco a questa piazza non potrebbe venire che da una flotta nemica la quale, restando signora del Mediterraneo, si gettasse sulle nostre coste vicine alla Spezia e sbarcata tentasse di circondare la piazza.

Ora uno sbarco sulla riviera di levante, vale a dire, su quella che si estende ad occidente della Spezia, non potrebbe essere possibile.

Colà i 30 o 40 mila uomini destinati ed occorrenti a questa operazione non troverebbero il modo sia di accamparvisi, sia di sviluppare la loro azione verso la Spezia. Un attacco quindi rivolto verso la Spezia dal mare, dovendo trovare una rada propizia allo sbarco, non potrà certamente operarsi che sulle coste lucchesi e pisane. Uno sbarco riuscito su queste coste avrebbe il vantaggio di prendere a rovescio non solo la piazza di Spezia, ma di minacciare altresì tutte le nostre linee di comunicazione che dalla valle del Po vanno a Roma. I grandi risultati che l'attaccante potrebbe ripromettersi da uno sbarco riuscito su queste coste lo indurrebbero ad attuarlo assai più facilmente, di quello che potesse allettarlo lo andarsi a gettare sulle inospiti scogliere che si innalzano sul littorale ad occidente della Spezia.

Ora, o signori, se è vero che uno sbarco può essere più facilmente respinto, quando si riesca ad opporvisi al momento in cui esso viene tentato, egli è certo che sarà difendendo le coste lucchesi e pisane che potremo difendere efficacemente la Spezia. Provvedendo a ciò, noi scongiureremo altresì il pericolo che il nemico sbarcato su queste coste proceda rimontando la valle dell'Arno tagliandoci le nostre comunicazioni sull'Appennino.

Noi quindi dovendo sempre tenerci pronti a questa evenienza, il modo più efficace per riuscirvi sarà di avere varie linee a disposizione che a un momento dato ed il più sollecitamente possibile ci portino sulle coste minacciate una forza non inferiore alle nemiche. È indubitato che i punti dai quali queste forze dovranno accorrere, non potranno essere che Firenze, Bologna e Roma, come quelli che essendo più interni renderebbero pure più interne le rispettive linee di concentramento, e più perpendicolare la loro direzione generale alla costa minacciata e di conseguenza al fronte dell'azione che ne conseguirebbe.

Ora chi è che non vede che la Parma-Spezia non potrebbe concorrere a questa operazione di concentramento, senza arrischiare che le truppe che venissero da quella parte si trovassero sin dal primo momento delle operazioni distaccate da quelle provenienti da Bologna, da Firenze e da Roma? Chi è che non riconosca che il fatto stesso della minaccia dello sbarco sulle coste lucchesi impedirebbe alle truppe provenienti da Parma di congiungersi al corpo più numeroso veniente dalle tre linee più interne sunnominate? A quelle non resterebbe forse altro scampo che quello di farsi battere separatamente dalle altre o di rinchiudersi in Spezia, dove la loro azione sarebbe completamente neutralizzata.

Rimane quindi da tutto ciò assodato che se sano principio di guerra è, che una linea di soccorso d'una piazza forte, sia essa marittima o terrestre, deve sempre collegarsi coll'interno del paese, egli è certo altresì che se l'Italia deve provvedere di una tale linea di soccorso la Spezia essa non può farlo logicamente che congiungendo Spezia con Bologna, con Firenze e con Roma, non mai con Parma.

Veniamo ora a considerare la Parma-Spezia come linea di adunata e di rifornimento.

La Spezia-Parma era per se stessa una buona linea di adunata e di rifornimento dell'esercito prima del 1866. Ma in allora lo scopo di una guerra per noi era ben diverso da quello che può essere oggidì. Fino d'allora scopo unico per noi era di combattere gli austriaci postati nel quadrilatero, mentre la capitale del nuovo regno era Torino. Egli è certo che sia che noi aspettassimo, in caso di guerra, rin-

forzi da un paese amico straniero, sia che noi avessimo dovuto trasportare le nostre forze che si trovavano nella Sicilia e nelle provincie meridionali, nella valle del Po, egli è certo, dico, che una linea di operazione che da Marsiglia o dalle provincie del mezzogiorno attraverso il Mediterraneo mettesse capo a Spezia, poteva trovare in una ferrovia che congiungesse Spezia con Parma, un mezzo opportuno per un sollecito concentramento delle nostre forze fra Piacenza e Bologna. Ma oggi noi abbiamo la capitale d'Italia trasportata a Roma, abbiamo inoltre che la Parma-Spezia per la sua direzione verso occidente ci servirebbe più opportunamente per una guerra contro un'invasione dalle nostre frontiere occidentali che verso l'Austria.

In questo caso quindi il Mediterraneo non potrebbe più essere per noi così sicuro, come lo era prima del 1866 per una guerra contro gli Austriaci, per cui non sarebbe ormai più prudente di fidarci per l'adunata ad una linea marittima.

Difatti, tanto è vero ciò, che la Commissione parlamentare per i lavori di difesa dello Stato, la quale si occupò anche della rete ferroviaria, sotto l'aspetto militare, presidente e relatore l'onorevole Depretis, diceva:

« Non vi ha dubbio essere molto più conveniente un nuovo valico ferroviario attraverso all'Appennino. » Ciò scriveva nella sua relazione dopo avere esaminato la Porrettana e riconosciuto che rispondeva assai esiguamente come linea di adunata in causa delle sue poco felici condizioni tecniche.

« Forse, in essa si proseguiva, potrebbe bastare una ferrovia che da Lucca per la valle del Serchio penetrasse in quella dell'Aulella per rannodarsi alla ferrovia da Spezia a Parma, giacchè questa linea, difesa dalla parte del mare dai monti apuani, offrirebbe anche essa una comunicazione tra la valle del Po e la penisola. Tuttavia la costruzione di questa ferrovia sarebbe molto costosa, e certo un nuovo valico più centrale, difeso dalla piazza di Bologna, aprirebbe una comunicazione molto più sicura e più conveniente. »

Dunque la verità che la Parma-Spezia, dopo il 1866, non era più una linea di adunata sicura e conveniente per la vicinanza del mare, fu riconosciuta anche dalla Commissione parlamentare ora detta, che trovò necessario, onde fare della Parma-Spezia una linea di adunata sicura e conveniente di correggerla aggiungendole una linea sussidiaria, nella Aulla-Lucca, che appunto allontanava la Parma-Spezia, dalla Spezia e dal mare, rendendola più interna.

Ma accettando questa conclusione della Giunta parlamentare, a quale stato di cose andiamo in-

contro? Noi abbiamo anzitutto che alla Parma-Spezia, la quale ha una lunghezza di 119 chilometri ed un'ordinata massima di 522 metri, occorrerà aggiungere un'altra linea che conta una lunghezza di 87 chilometri ed un'altra ordinata massima di 580 metri.

In poche parole per ottenere dalla Parma-Spezia una linea interna di adunata conveniente e sicura noi dovremmo iscrivere nel nostro progetto di completamento delle ferrovie, delle linee ferroviarie per la lunghezza di 206 chilometri, colla bagattella di 1000 metri circa di ordinata massima, a tanto salendo la somma delle ordinate delle due linee Parma-Spezia ed Aulla-Lucca, dopo sottratta la quota di Aulla sul livello del mare. Alla spesa poi di 46 milioni che importa la costruzione della Parma-Spezia, dovranno aggiungersi altri 35 milioni, vale a dire, si dovrà portare il complesso della spesa necessaria a formare della Parma-Spezia una linea di adunata conveniente e sicura, ad 81 milioni.

E qui non considero in questa somma il recordamento da Gajano a Borgo San Donnino, il tronco già chiesto da Parma a Suzzara e neppure lo sfogo necessario che ad essa bisognerà procurare colla costruzione della grande linea che da Parma andrà a Brescia ed Iseo.

Non era forse meglio invece di proporre tutte queste linee, proporre una sola veramente interna, che da Lucca, giacchè ormai è riconosciuto che da Lucca bisogna passare, andasse direttamente all'Emiliana, per la più breve tirando su questa da Lucca una linea pressochè perpendicolare? Ora io credo che qualunque tracciato dalla Lucca al tronco Reggio-Modena risponda perfettamente bene al concetto di una linea interna, e per di più faccia spendere molto meno allo Stato. Difatti la linea interna, tal quale verrebbe dalla proposta del Governo e della Commissione, sarebbe la Parma-Aulla-Lucca, la quale conta nella sua lunghezza totale 190 chilometri. Invece dai vari progetti d'avviso esistenti, e noti al Governo perchè pubblicati per le stampe, da Lucca al tronco Reggio-Modena, verrebbe a rilevarsi che una linea per Metra a Reggio risulterebbe di soli chilometri 154, che una linea da Lucca per il Secchia a Modena, non darebbe che una lunghezza di 129 chilometri; che un'altra linea da Lucca per l'Abetone a Modena, non oltrepasserebbe in sviluppo la cifra di 125 chilometri; e che la linea Lucca-Oppio-Modena, quantunque giudicata la più lunga, pure riescirebbe di 22 chilometri più breve della Parma-Aulla-Lucca.

E ciò, ripeto, risulta da semplici progetti di studi nei quali gli ingegneri per non fare il traforo troppo lungo, credettero di tenere molto alte le ordinate

massime; difetto questo che anche, a detta di ingegneri governativi, è tutto a profitto di queste linee per le quali potendosi convenientemente abbassare i trafori anche a costo di averli di poco più lunghi si otterrebbero assai migliori condizioni di tracciato sia rapporto alla lunghezza che riguardo alle pendenze.

Volendo poi fare qualche deduzione sulle difficoltà che incontrerà l'esercizio della linea Parma-Aulla-Lucca in confronto di queste ultime, basterà ricordare come la meccanica insegna che per innalzare all'altezza di un metro un dato peso, occorra tanta forza quanta ne bisognerebbe per tascinare quello stesso peso per un piano orizzontale lungo 200 metri.

Ora, come si disse, l'ordinata massima complessiva della Parma-Aulla-Lucca è di 1000 metri circa, quella della Lucca-Metra-Reggio è di 800 metri, quella della Lucca-Secchia-Modena è di 849 metri, quella della Lucca-Abetone-Modena è di 752 metri, e finalmente quella della Lucca-Oppio-Modena è di 660 metri.

Facendo i necessari calcoli per trasformare virtualmente in altrettante linee orizzontali le varie linee ora accennate, avremo che la Parma-Aulla-Lucca diverrebbe più lunga di chilometri 89 circa della Lucca-Oppio-Modena; di 113 chilometri più lunga della Lucca-Abetone-Modena; di 90 chilometri circa più lunga della Lucca-Secchia-Modena; e di 103 chilometri della Lucca-Metra-Reggio.

Mi pare quindi che basti ciò per dimostrare che sarebbe stato assai più logico per i sostenitori della Parma-Spezia il difendere questa linea per se stessa, anzichè il sostenere come sua necessaria succursale la Aulla-Lucca.

Infatti la Aulla-Lucca oltre al rendere viziosa la Parma-Spezia la sostituisce per un tratto brevissimo quale è quello da Spezia a Pisa, il quale a sua volta potrebbe essere molto convenientemente ed economicamente corretto dal breve tronco Lucca-Pietrasanta, già portato nel progetto che esaminiamo. Esso si congiungerebbe difatti alla linea Pisa-Spezia a Pietrasanta; vale a dire di questa non rimarrebbe di litoraneo che il tratto Pietrasanta-Spezia, che è quello che si mantiene più discosto dal mare e quindi si trova meno soggetto alle offese di una flotta nemica.

Di più questo ultimo tronco quantunque abbastanza ritirato, si potrebbe per maggior sicurezza toglierlo dalla vista delle navi nemiche e coprirlo dalle loro offese con mezzi artificiali, come, ad esempio, mediante traverse in terra, o mediante folta ed alta arboratura, sistema questo già stato

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

altre volte proposto da militari e pratici competenti.

Così facendo i sostenitori della Parma-Spezia, non avrebbero dovuto ricorrere, per difendere il loro tracciato, ad un correttivo che è peggiore del male, e la cui sola proposta ha il significato di convenire, dopo avere tanto proclamato la Parma-Spezia come linea militare, che realmente essa per sé sola non è tale.

L'onorevole Marselli ha parlato di diritti acquisiti per la Parma-Spezia. Io comprendo fino ad un certo punto un tale argomento, e potrei anche ammetterlo per linee di interesse secondario, quando alla loro costruzione dovessero contribuire quegli enti che simili diritti potrebbero allarmare. Ma, o signori, qui si tratta di linee di interesse generale, la cui scelta mal fatta potrebbe ingenerare dannose concorrenze e creare ostacoli al raggiungimento di una più completa soddisfazione di quegli stessi interessi che è nostro dovere di soddisfare. Mi pare che diritti acquisiti non si possono allarmare allorché è lo Stato che si sobbarca alla totale spesa di costruzione di queste ferrovie, e quando il Governo e la Camera hanno l'obbligo di raggiungere lo scopo generale colla minore spesa possibile.

Ora qui, signori, di che cosa si tratta?

L'onorevole Marselli pose benissimo la questione. Egli disse: si tratta di due scopi da raggiungere: uno d'interesse generale, e quindi di primo ordine; l'altro di interesse secondario e di secondo ordine.

L'interesse generale di prim'ordine si è di creare una linea di adunata interna che provveda al primo e più importante atto della difesa nazionale. Quindi il Governo doveva porsi innanzitutto il problema di trovare questa linea interna. Avrebbe quindi riconosciuto, perchè altrimenti non sarebbe stato possibile, che una linea che da Lucca andasse direttamente al tronco Reggio-Modena, avrebbe soddisfatto meglio che qualunque altra a questa condizione di cose. In secondo luogo si trattava di raggiungere l'interesse d'ordine secondario, quello cioè, di congiungere la Spezia coll'interno del paese, o di dare alla Spezia una linea di soccorso, la quale fosse più al coperto dal mare di quello che l'attuale, Pisa-Spezia, nol sia.

Avrebbe avuto due modi di risolvere il problema. O scegliendo una linea che dai bagni di Lucca, o da Castelnuovo, o Metra (secondo che la linea prescelta fosse stata la Lucca-Modena per la Lima, o la Lucca-Modena pel Serchio e Secchia, o la Lucca-Metra-Reggio) andasse per la Aulla alla Spezia; oppure contentandosi della Lucca-Pietrasanta.

A me pare che il Governo avrebbe potuto acquietarsi a quest'ultima soluzione, perchè, come ho detto, avrebbe avuto una linea abbastanza coperta

e sicura per soddisfare all'ufficio di linea di soccorso della Spezia, ed in pari tempo una linea che per di più avrebbe perfettamente bene concorso a quel movimento di concentrazione da Bologna, da Firenze e da Roma che, potrà giungere assai opportuno per la difesa delle coste lucchesi e pisane.

Raccogliendo in cifre questo concetto, mi pare che, invece degli 81 milioni, che adesso si vorrebbero spendere, si potrebbe tale spesa limitare a soli 52 milioni facendo la Modena-Lucca, od a 58 milioni quando fosse prescelta la Reggio-Lucca. Vi sarebbe quindi un risparmio dai 25 ai 30 milioni, e per di più si soddisferebbe molto meglio alla questione militare, inquantochè si otterrebbe una linea di adunata più interna, e più breve della proposta.

Non occorrendo poi più di dare il correttivo della Lucca-Aulla alla Parma-Spezia, che sarebbe sostituita da altra più diretta ed interna, la opportunità di quella linea, se opportunità ne ha, verrebbe interamente a cessare, e da ciò la principal causa dell'economia.

Io ho ormai esaurito quanto mi ero proposto di esporvi, ma prima di por termine al mio discorso sento il bisogno di dare una risposta all'onorevole mio amico Morana, che vedo con piacere al suo posto pronto ad ascoltarmi.

Nella sua bella relazione, l'onorevole Morana, per combattere la Modena-Lucca adopra un argomento che tengo a rettificare; ed egli comprenderà i motivi di questa mia rettificazione.

Dice che i sostenitori della Modena-Lucca sono quelli che vorrebbero come sistema di difesa dell'Italia una grande posizione fortificata a Bologna; mentre i sostenitori della Parma-Spezia, che desiderano lo sbocco di questa linea più lontano da Bologna, sarebbero quelli che, con maggior ragione, sostengono che la nostra difesa territoriale interna deve essere basata sulle tre piazze Piacenza, Mantova, Bologna.

La cosa sta precisamente al rovescio di quella che fu enunciata dall'onorevole Morana. C'è chi ha sostenuto la posizione fortificata di Piacenza-Bobbio-Stradella come unica posizione che può costituire il sistema di difesa dello Stato. Non c'è mai stato alcuno che abbia sostenuto che la sola piazza di Bologna può essere sistema di difesa dell'Italia. Vi è stato però chi ha sostenuto, contro il concetto della posizione fortificata di Piacenza-Bobbio-Stradella, quello di creare piazze forti le posizioni di Bologna, Piacenza e Mantova, in quanto che esse nella mente dei loro sostenitori rappresentavano la sintesi della difesa interna dell'Italia basata sul Po e sull'Appennino. Le deduzioni fatte quindi dall'onorevole Morana dovrebbero essere capovolte od in-

vertite, ed in allora ne verrebbe che i sostenitori della Parma-Spezia non potrebbero esser altro che quelli che vogliono la sola Piacenza come sistema difensivo d'Italia, mentre i sostenitori della Lucca-Modena sarebbero quelli che fondandosi su di un più largo e più logico concetto vorrebbero la difesa d'Italia basata sul Po e l'Appennino superiore, facendo fronte alle Alpi e coprendo la penisola.

Concludo pertanto col dire che: 1° Il valico ferroviario proposto da Parma a Spezia non risponde agli interessi generali del paese ed alle nostre condizioni economiche; 2° che qualsiasi altra linea che da Lucca vada al tronco Reggio-Modena è preferibile sia sotto l'aspetto militare, che sotto l'aspetto economico.

Mi pare che questa questione avrebbe dovuto occupare il Governo, poichè ad esso fu più volte raccomandato dagli interessati di mandare sul luogo ingegneri per rivedere i vari studi d'avviso stati fatti per una linea da Lucca al tronco Reggio-Modena che si presentava a primo colpo d'occhio come più rispondente agli interessi economici e militari del paese. Il Governo invece si è fissato sulla linea Parma-Spezia, che fece studiare e ristudiare più volte, senza mai dare alle linee rivali la soddisfazione almeno di vedersi visitate da ingegneri governativi.

Io credo quindi che in ciò non vi sia stata equità, e che la questione doveva essere studiata in modo imparziale; e se il Governo credeva di dover insistere sulla Parma-Spezia, doveva almeno procurarsi pareri e studi tecnici che ne comprovassero e ne legittimassero la preferenza datagli.

La naturale conseguenza di tutto ciò sarebbe, a mio avviso, che il Governo dovesse ristudiare la questione e presentare alla Camera, il più presto possibile, il risultato dei suoi studi.

Io dichiaro che mi riservo di presentare a suo tempo una mozione in questo senso.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Carlo ha facoltà di parlare.

DEL CARLO. Non vi parrà strano certamente, onorevoli colleghi, che dopo tutto quello che da più anni si è detto e scritto da ingegneri militari e civili, da uomini politici, da associazioni di ogni ordine e corpi morali sulla maggiore o minore importanza militare, commerciale ed economica di un nuovo valico appenninico ad occidente della Porretta, sia fra Parma e Spezia, sia fra Modena e Lucca, non vi parrà strano, dico, che anch'io, che non sono nè un militare, nè un ingegnere, mi sia potuto formare delle convinzioni profonde sulla necessità, e direi più volentieri, sul dovere che il Governo aveva di fare uno studio comparativo delle

due linee proposte, con un disegno di massima almeno, prima di determinarsi in favore dell'una piuttosto che dell'altra.

E poichè queste mie convinzioni, o signori, non sono venute meno, ma anzi si sono accresciute due cotanti più il giorno, in che Governo e Commissione concordi posero fra le linee da costruirsi di prima categoria la linea Parma-Spezia, io non potrei astenermi dal parlare qui in proposito senza far violenza a me stesso. Perchè se, scervo come fui sempre da ogni preoccupazione locale, io posso per un momento dimenticare un interesse della mia provincia, o di più provincie, io, come voi tutti, debbo grandemente preoccuparmi di un interesse generale, nazionale, come questo, poichè, se non in tutto, nella massima parte si riferisca alla difesa dello Stato. Tanto più poi quando dal costruire l'una piuttosto che l'altra delle due linee in questione, può dipendere che i milioni che noi spendiamo per un'opera eminentemente militare nell'interesse della difesa dello Stato, possano in qualche modo riescire anche più vantaggiosi al suo commercio ed alle sue industrie.

L'utilità commerciale di una via ferrata che, come prosecuzione di quella Livorno-Lucca, facesse capo ad una delle città dell'Emilia, veniva riconosciuta fino dal 1851. Ed un primo studio d'una linea Lucca-Reggio, fatto dall'illustre matematico ed ingegnere padre Antonelli, bastò perchè nelle due città maggiormente interessate sorgessero comitati a propugnarla, e si facessero tutte quelle pratiche che erano necessarie per riescire nel comune e desiderato scopo.

Ma i tempi, o signori, non volgevano allora così favorevoli al benessere delle popolazioni, perchè ogni umile proposizione potesse essere accolta, perchè il disegno dell'illustre Antonelli potesse esser preso in quella considerazione che meritava. L'Italia, divisa ancora in piccoli Stati, ci dava il triste spettacolo, come ben disse l'onorevole Morana nella dotta sua relazione, di Governi che con gelosa cura studiavano i mezzi più adatti a tenere segregate e divise le popolazioni, anche dalle finitime, quando non solo comunanza di origine e di lingua avrebbero dovuto lagarle, ma eguali aspirazioni, affetti ed interessi. Pure, non ostante questo stato miserevole di cose, quei benemeriti comitati di Lucca e di Reggio non vennero mai meno a quella attività instancabile, propria solo di chi è convinto di fare alcun che di veramente utile e vantaggioso all'universale; e a quel primo studio tennero dietro altri, e ai già fatti ne furono aggiunti di nuovi sacrifici.

Nel 1859 e 1860 poi liberatasi la Toscana e i ducati dalla dominazione straniera, e stretti in lega i

Governi loro provvisori, qual primo fascio della nostra unità nazionale, pareva proprio che fosse giunto il momento in cui le aspirazioni e i voti di tanti anni dovessero diventare un fatto compiuto. All'interesse commerciale ormai riconosciuto di una linea che avrebbe per Lucca e Reggio riunita la media all'alta Italia, ora si aggiungeva anche l'interesse militare, perchè non solo era noto il concetto dell'illustre generale Fanti circa la difesa del territorio della lega, delle cui milizie egli era il supremo comandante, ma già si sapeva come egli avesse domandato ed ottenuto la costruzione dei due campi trincerati di Piacenza e di Bologna.

Se non che interessi locali di altra natura sorsero in quei giorni ad opporsi alla costruzione della sperata ferrovia Lucca-Reggio.

Poichè, come necessaria alla difesa dell'arsenale marittimo, in costruzione alla Spezia, si poneva innanzi una linea Parma-Spezia, come quella che avrebbe anche, si diceva, grandemente giovato al trasporto delle milizie da quelle altre regioni fortificate nella gran valle dell'Eridano. E tale proposizione, come era naturale, veniva facilmente accolta da tutti gli ufficiali superiori dell'esercito sardo, i quali partivano da un concetto ben diverso per la difesa del territorio libero italiano da quello che propugnava e sosteneva l'illustre generale Fanti.

Checchè fosse per altro, questo nuovo fatto valeva sempre più a far conoscere ai sostenitori della linea Lucca-Reggio, essere ormai urgente di sposare la loro causa commerciale colla militare. Ed è con questo intendimento che l'illustre padre Antonelli faceva nel 1862 un secondo studio, come variazione ed ampliamento del primo, di una linea Lucca-Metra, fra la valle di Serchio e la valle d'Aulella, da dove un braccio muoveva verso la Spezia, e l'altro verso Reggio; sicchè veniva a formare come due linee da Reggio, l'una per la Spezia e l'altra per Lucca.

Ma neppure questo secondo progetto dell'Antonelli valse a rimuovere i sostenitori della Parma-Spezia. Anzi dalle due parti crebbe così viva l'emulazione, che mentre l'una riesce ad ottenere che colla legge del 14 maggio 1865 il Governo s'impegni di presentare entro il 1866, fra gli altri progetti di strade ferrate, anche quello della Parma-Spezia, e che colla legge del 20 agosto 1870 sia data facoltà al Governo di concedere, per decreto regio, fra le altre linee, anche la Parma-Spezia entro tre anni dalla data della legge; mentre una parte, dico, fa questo, l'altra non rimane inoperosa, ma studia e combatte.

Infatti nel 1872 l'ingegnere Maselli compiva per

conto di un Comitato modenese lo studio di una nuova linea, la quale da Lucca non più a Reggio, ma per via Lima, Pausaro conduceva a Modena; linea che veniva poi modificata con un nuovo disegno dell'ingegnere Dallolio per conto dei Comitati di Lucca e di Modena, essendosi riconosciuta la necessità di doverne mitigare alquanto le pendenze per meglio soddisfare agli interessi militari, a quegli interessi militari che dovevano ormai vincere ogni altra considerazione. Chè dopo il 1866 e l'annessione delle provincie venete al regno d'Italia, la questione sulla maggiore o minore importanza militare delle due linee rivali, permettetemi la espressione, si è fatta davvero una questione d'interesse generale per la difesa dello Stato.

Dagli uomini più autorevoli del genio e militare e civile pertanto si prese a discutere e a difendere or l'una or l'altra linea, e le due scuole militari, la vecchia e la nuova, per non usare anch'io la denominazione che trovo già fatta, presero, direi quasi, argomento da queste due linee per quella dotta e feconda polemica sul piano difensivo da adottarsi per l'Italia contro un possibile attacco di nazione a noi nemica, e quindi sul completamento della rete ferroviaria corrispondente: la quale discussione accresciutasi poi maggiormente dopo il 1870, allorchè potemmo riavere Roma per capitale d'Italia, rese possibili quelle numerose e pregevoli *monografie*, che tanto fanno onore al nostro esercito.

Da questo punto, o signori, la questione si era fatta tutta, come dissi, tutta militare. Bologna era finalmente riconosciuta come centro della nostra difesa continentale; lo proclamava prima la Commissione parlamentare fino dal 1871 nella sua relazione all'onorevole ministro della guerra per il definitivo progetto della difesa generale dello Stato, e lo confermava la Giunta parlamentare incaricata di riferire sul disegno di legge per la difesa dello Stato, presentato dal ministro nella tornata della Camera del 12 dicembre 1871, relatore l'onorevole Depretis, quando proponeva cioè il 2 aprile 1873 il suo piano difensivo avente per centro principale del sistema continentale Bologna, per centri secondari Piacenza, Mantova, ecc.

Laonde sembrami evidente che, ove si senta davvero il bisogno di unire, nell'interesse della difesa dello Stato, con altro valico appenninico, la peninsulare e media coll'Alta Italia là nella gran valle del Po, mi sembra evidente, dico, che si debba preferire quel valico che più da vicino cade nel raggio d'azione di Bologna, pernio della naturale difesa strategica della valle del Po, e dell'Appennino; e che delle varie linee studiate e proposte si debba preferire quella che vi conduce nelle migliori

condizioni tecniche e militari, secondo che l'arte di guerra consiglia e prescrive.

Consequentemente, poichè Governo e Commissione col presente disegno di legge, invitano la Camera ad approvare l'immediata costruzione della linea Parma-Spezia, a preferenza della Lucca-Modena, io domando a me stesso e domando a voi tutti: può la Camera mostrarsi favorevole, sicura di far cosa utile nell'interesse del paese, viste le sue condizioni presenti, e sapendo che non furono mai fatti quegli studi comparativi le tante volte domandati, e, diciamo pure, le tante volte promessi, per vedere se realmente la Parma-Spezia corrisponda alle esigenze tecniche e strategiche nell'interesse della difesa dello Stato? All'incremento del commercio di Livorno, nell'interesse della languente Toscana? E infine, all'imperiosa nostra condizione economica e finanziaria?

Ecco, o signori, quello che resta a vedersi, se la mia parola così disadorna non vi suonò già alle orecchie come troppo noiosa.

Quali sieno, o signori, le condizioni necessarie, indispensabili, perchè in caso di guerra con potenza estera, una linea ferroviaria a traverso dell'Appennino possa riescire veramente efficace ai bisogni militari e quale valido sussidio alla deficienza della Porrettana, ce lo hanno detto ripetutamente in varie occasioni gli ufficiali più competenti del nostro esercito; ce lo hanno detto tutti gli scrittori che si occuparono di questa grave questione, e, sopra ogni altro, ce l'hanno detto anche testè l'onorevole Marselli e l'onorevole Gandolfi.

E mi piace di notare anzi l'onorevole Marselli, il quale quantunque abbia modificato in parte le sue primitive opinioni, pure anche nel suo ultimo discorso non potè fare a meno di dichiarare che egli era sempre fermo nel sostenere la superiorità della Lucca-Modena alla Parma-Spezia; perchè a volere che riesca veramente efficace ai bisogni militari un valico appenninico ad occidente di quello della Porretta, fa d'uopo che sia un valico interno, vale a dire che non faccia capo al mare, nè parta dal mare; che sia tale da potersi mantenere il più lungo tempo possibile, non solo per un primo lavoro di mobilitazione dell'esercito, ma anche in caso che fossimo costretti ad abbandonare la linea di Piacenza e a ripiegare verso l'Appennino; che finalmente debba cadere nel raggio d'azione di Bologna: poichè, così egli diceva se ben ricordo quando fece la sua interrogazione al ministro della guerra il 29 gennaio 1877, poichè, volere o non volere, Bologna è la posizione sulla quale l'esercito italiano dovrà ripiegare il giorno, che speriamo non verrà mai, in cui fossimo obbligati a lasciare la linea del Po.

Ora chi è che non sa e non vede che la linea Parma-Spezia, come prolungamento della litoranea Pisa-Viareggio, è tutt'altro che una linea interna, coperta, tale insomma da poter essere sussidiaria sicura della porrettana? Cotesta linea, partendo dal mare o facendo capo al mare, contraddice subito al primo dei requisiti voluti affinchè possa ritenersi per una buona linea militare, se vuoi davvero costruire una ferrovia che per le esigenze di guerra offra il migliore collegamento possibile fra l'alta e la media Italia.

Quindi per questo suo primo difetto accennato ed evidente, di essere cioè la prosecuzione di una litoranea indifesa, non è meno evidente il suo secondo difetto, vale a dire di non poter servire, dopo un primo lavoro di mobilitazione, con quella sicurezza che è necessaria, a scopo di rifornire, vettovagliare e rinforzare l'esercito, inquantochè potrebbe essere facilmente perduta il giorno in cui disgraziatamente si trovasse costretto ad abbandonare la posizione di Piacenza e a ripiegare su Bologna. Difetto così grave, che non ha potuto sfuggire agli occhi di alcuno, e che non potrà sfuggire certo neanche agli occhi di coloro che sostengono ancora contro i più che Piacenza e non Bologna debba essere il gran ridotto centrale della nostra difesa nel continente. Tanto è vero, signori, che la stessa Commissione ha dovuto grandemente preoccuparsene, e se ne preoccupò quando dichiarava e riconosceva utile l'allacciamento Aulla-Lucca, sebbene non ne proponesse l'immediata costruzione, ma la ponesse in quel famoso articolo, che fu detto il limbo delle ferrovie dell'avvenire! E se ne dovè preoccupare tanto, che io oggi con molto piacere ho veduto scritta questa linea Aulla-Lucca nella terza categoria; se non che per esser logici, io dico fin d'ora che essa avrebbe dovuto trovar posto nella prima categoria, o per lo meno nella seconda, come dimostrerò a suo tempo.

Ma, o signori, se l'allacciamento Aulla-Lucca può in qualche modo correggere il primo difetto della Parma-Spezia, vale a dire di essere una linea scoperta, di non potersi conservare con sicurezza quanto sarebbe opportuno e necessario nell'interesse della difesa dello Stato, rimane pur sempre l'altro difetto non meno grave quello di divergere troppo dal centro naturale della nostra difesa nelle valli del Po e dell'Appennino, oltre poi il brutto sconcio di vedere le truppe che muovono dalle regioni peninsulari verso il nord-est dell'Italia superiore, percorrere la linea spezzata Lucca-Spezia-Parma-Verona, invece della retta quale potrebbe essere la Lucca-Modena-Verona.

Quale altra linea adunque, io dico, si potrebbe

presentare in condizioni peggiori della Parma-Spezia quando essa per sè sola non corrisponde neppure ad uno dei tre requisiti riconosciuti come indispensabili ad una buona linea militare appenninica nello interesse della difesa dello Stato? E dico neppure una delle tre condizioni indispensabili, a meno che non si provi che tutti coloro che si occuparono di questa grave questione, e sopra ogni altro gli onorevoli nostri colleghi Marselli e Gandolfi, errarono allorquando concordemente chiesero che si evitassero almeno tali inconvenienti per non fare opera se non dannosa per lo meno inutile ed inefficace allo scopo. Ma poichè il provar ciò non è possibile, a meno che non si voglia cader nell'assurdo, io domando a voi se non era possibile, in tutto il tratto che va dalla Porretta ai Giovi, di trovare un altro valico, il quale potesse in qualche modo meglio corrispondere alle esigenze militari!

Io credo, signori, che basterebbe gettare gli occhi sulla carta geografica per accorgersi subito che un valico Lucca-Reggio, o Lucca-Modena, sarebbe stato quello che avrebbe corrisposto perfettamente a tutte le esigenze militari nell'interesse della difesa dello Stato; poichè una linea Lucca-Modena, sia che percorra la valle del Serchio e del Lima, sia che percorra la valle del Dolo e del Secchia, sarà sempre una linea interna coperta da qualunque assalto dalla parte del mare, sarà sempre una linea che meglio si presterà alla mobilitazione e al dislocamento di un esercito, perchè linea longitudinale indipendente; sarà infine una linea che andrà più da vicino a cadere nel raggio d'azione di Bologna. Oltre di che quando la Modena-Lucca si prolungasse del piccolo tratto Empoli-Lucca, avremmo un altro grande vantaggio, il congiungimento colla linea senese, e quindi la linea più breve longitudinale interna indipendente che da Roma metterebbe alle Alpi, al Brennero, nel cuore della Germania.

Ma chiudo questa prima parte del mio discorso perchè oltre al non avere io nessuna autorità e competenza per poter discorrere lungamente su questa questione dal lato militare, molto diffusamente e con molta autorità è già stata trattata dal mio amico, onorevole Gandolfi. Io però non voglio chiudere questa prima parte del mio discorso senza accennare alla Camera come io inclini a ritenere per vere le parole che vogliansi attribuire all'illustre generale Fanti. E cioè che invitato egli in quel periodo di tempo, fra il 1860 e 1861, in che era ministro della guerra, a voler dare il suo vellevole appoggio al disegno di una ferrovia Parma-Spezia, rispondeva: « mai mi avrete favorevole a questa linea, perchè io la credo in contraddizione col sistema difensivo che dobbiamo adottare per il nostro paese. »

La risposta per lo meno, o signori, sarebbe stata degna di quel grande uomo.

Se come linea ferroviaria militare adunque, o signori, la Parma-Spezia, non può avere il primato sopra le altre linee proposte e studiate, e in special modo sopra la Lucca-Modena, io credo che a più forte ragione non potrà averlo su questa come linea commerciale. La Spezia, signori, chechè si dica, non sarà mai un porto commerciale di grandissima importanza come quello che si trova tra Genova e Livorno in luogo fortificato, sede del nostro maggiore arsenale marittimo. Nè mi sembra vero ciò che dice l'onorevole Morana nella sua dotta relazione, che cioè i fatti e l'esperienza contraddicano a questa incompatibilità commerciale. Poichè, se Venezia e Genova, da esso portate ad esempio, poterono fiorire quando in quelle acque le loro flotte ormeggiavano accanto alle svelte navi commerciali, non bisogna dimenticare le condizioni speciali di quei tempi e di quei popoli.

Non bisogna dimenticare che quelle due repubbliche formavano due Stati rivali e che le loro guerre erano appunto combattute per contendersi il primato del mare e per estendere maggiormente quei commerci, che furono la loro prosperità, la loro potenza, la loro grandezza. Mentre nell'Italia fatta una, oggi coi suoi molteplici porti, è naturale che il commercio debba a preferenza volgersi là dove trova minori ostacoli al suo libero scambio, riuscendo spesso per le mutate condizioni dei tempi e dei rapporti economici tra popolo e popolo, non solo la guerra combattuta, ma ogni preparativo di guerra, al commercio esiziale e dannoso. Quindi possono benissimo, come dice l'onorevole Morana, le navi commerciali non avere paura del cannone di Anversa, essendo quella città un vero emporio industriale: poi anche perchè il commercio essendo di natura sua egoista, molte volte solo non teme ostacoli, ma anzi spesso li affronta quando ha la certezza di lucrosi guadagni: ma la Spezia, o signori, non è Anversa, non è nemmeno Genova, nè sarebbe Livorno se a lei fosse dato di rialzarsi, scopo a cui dovrebbe appunto mirare la costruzione della linea Lucca-Modena.

Il trovarsi poi la Lucca-Modena sul prolungamento della linea che noi chiamiamo del Brennero, e la sua indipendenza da tutte le altre linee purchè si costruisca, come già dissi, anche il piccolo tratto Empoli-Lucca, sono tali qualità che non possono avere nè la Parma-Spezia, nè la Pontassieve-Faenza, senza tener conto che la linea Modena-Lucca attraversa località fiorenti pei suoi molteplici prodotti agricoli e per quei tesori mineralogici che vi po-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

trebbero essere estratti con grande interesse della industria nazionale.

La Lucca-Modena accorciando poi di molto il cammino fra Verona e Livorno potrebbe permettere a questa scaduta città se non di far concorrenza per il commercio internazionale a Genova, che da questo lato non ha nulla a temere, certo di tornare a quella antica sua prosperità che fu e sarebbe la vita, il benessere di tutta la Toscana. Poichè si capisce facilmente che povera Livorno, povera debba essere tutta la Toscana. E che dalla Lucca-Modena, Livorno debba ripromettersi uno sviluppo maggiore pel suo commercio; accorciando di molto il tratto che la divide dalla valle del Po, da Verona e dal Brennero, a me pare evidente. È vero che il mio amico personale e politico l'onorevole Meyer con un suo scritto pubblicato nel settembre 1878, ha voluto dimostrare che la linea Lucca-Modena di fronte alla Parma-Spezia e alla Porrettana non avrebbe portato nessun vantaggio al commercio di Livorno: ma l'egregio mio amico consentirà ch'io provi il contrario con delle buone ragioni e con dei fatti che a lui forse non furono sufficientemente noti.

L'onorevole Meyer partendo dal principio, ottimo del resto, che Livorno non riuscirà mai a dare incremento al suo commercio se non a patto d'estendere in ragione di distanza il suo raggio commerciale in concorrenza con altri porti, e specialmente in concorrenza col porto di Genova, destinato al più grande avvenire per il traforo del S. Gottardo, ecco in qual modo giunge alla sua per me errata conclusione.

Prendendo per obbiettivo de' suoi confronti con Genova, prima Bologna poi Verona fa questo ragionamento:

Da Livorno per la Porrettana a Bologna Chil. 182

Da Genova per Novi-Tortona a Bologna » 295

Livorno ha quindi una prevalenza su Genova di chilometri 113, ciò che le permette di poter fare concorrenza a quest'ultima per ragione di distanza in gran parte dell'Emilia, della bassa valle del Po, e in tutte le provincie romagnole.

Da Livorno a Bologna chilometri 182

Da Bologna a Modena » 37

Da Modena a Verona » 101

Totale chilometri 320

Da Genova a Milano chilometri 151

Da Milano a Verona » 152

Totale chilometri 303

Vale a dire: Genova con una prevalenza su Livorno di chilometri 17; che per quanto non sia grande, è pur sempre molto sensibile trovandosi Ge-

nova in possesso di un commercio meglio assicurato da linee proprie di navigazione. Quindi è evidente che Livorno nelle attuali condizioni non potrà mai aspirare a divenire il porto del Mediterraneo della gran via internazionale del Brennero. (*Le conversazioni al banco della Commissione impediscono alcune volte di udire l'oratore*)

Ma se questo è lo stato presente, quali saranno i vantaggi che Livorno potrà avere dalla Parma-Spezia e dalla Lucca-Modena con diramazione a Sarzana?

Da Livorno a Sarzana	chilometri	79
Da Sarzana a Parma	»	117
Da Parma a Suzzara	»	38
Da Suzzara a Verona	»	59

Totale chilometri 293

Cioè chilometri 27 meno dell'attuale percorrenza per la via di Bologna: vale a dire [chilometri 10 in vantaggio di Livorno su Genova per Verona, vantaggio che Livorno risentirebbe ugualmente, dice l'onorevole Meyer, se invece della Parma-Spezia si costruisse la diagonale Bologna-Verona, che le accorcerebbe il cammino di ben 30 chilometri.

Finalmente:

Da Livorno a Lucca . . .	Chil.	40
Da Lucca a Modena . . .	»	170
Da Modena a Verona . . .	»	101

Totale . . . Chil. 311

Vale a dire un vantaggio sull'attuale Porrettana di chilometri 9, uno svantaggio sulla Parma-Spezia di chilometri 18: una maggiore distanza quindi di fronte a Genova di chilometri 8. Risultato invero poco soddisfacente, conclude l'onorevole Meyer, per coloro che in tutta buona fede, credendo di patrocinare gli interessi di Livorno, sonosi dati a far propaganda per la Lucca-Modena, la quale anzi che abbreviare la distanza da Livorno a Verona l'aumenterebbe di chilometri 18 di fronte alla Parma-Spezia.

Ma perchè il ragionamento dell'onorevole Meyer corra, o signori, sarebbe necessario che la linea da costruirsi Lucca-Reggio o Lucca-Modena si dovesse costruire secondo l'ultimo studio fatto dall'ingegnere Dallolio, cioè, con pendenze non maggiori del 13 per mille, mentre la Parma-Spezia ha pendenze che salgono al 20, al 25, e, mi dicono, in certi punti, perfino al 30 per mille. E poichè Governo e Commissione hanno nonostante preferito la Parma-Spezia ad una Lucca-Modena, e ufficiali superiori del nostro esercito, entro la Camera e fuori, sostengono l'utilità di questa linea nell'interesse della difesa dello Stato, deve ritenere, o si-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

gnori, che queste pendenze del 20 e del 25 non siano più oggi d'ostacolo, come lo erano, o per lo meno si credè che lo fossero allorquando i promotori della linea Lucca-Modena dovettero modificare con un secondo tracciato il primitivo loro, fatto dall'ingegnere Maselli.

Sicchè è evidente che ove si accettasse un tracciato con pendenze dal 20 al 25 per mille noi avremmo necessariamente accorciata di molto la linea, e quindi superate le obiezioni che ci si fanno da coloro che propugnano la Parma-Spezia. E difatti, tenendo conto di una memoria presentata al comitato interprovinciale Lucca-Modena dall'illustre ingegnere Protche, l'autore della pur sempre ammirata ferrovia Porrettana, in data 30 marzo 1878, si avrebbero questi risultati:

Da Livorno a Lucca . . .	Chil.	39
Da Lucca a Modena . . .	»	125
Da Modena a Verona . . .	»	98

Totale . . . Chil. 262

Cioè chilometri 49 meno dei calcoli fatti dall'onorevole Meyer; 31 meno della Parma-Spezia; 58 meno dell'attuale Porrettana: un vantaggio quindi per Livorno su Genova di chilometri 41. Sicchè, quando si costruisse anche la Bologna-Verona, che dista da Livorno 290 chilometri, Livorno risparmierebbe pur sempre colla Lucca-Modena chilometri 28.

Dopo questa mia dimostrazione pertanto, io credo che la Camera converrà meco per lo meno che i risultati non sarebbero poi così poco soddisfacenti come riteneva l'onorevole mio amico; e che coloro i quali si sono dati a propugnare la linea Lucca-Modena, non solo nell'interesse del commercio di Livorno, ma nell'interesse del commercio nazionale, non sostengono nè sostengono una utopia, ma sì una cosa seria e seriamente studiata.

Non mi rimane ora a dire che poche parole dal lato economico e finanziario, ed ho finito. Che la Lucca-Modena sia una linea commerciale per eccellenza, non solo nell'interesse della Toscana, ma nell'interesse nazionale, credo di averlo dimostrato, perchè è la linea più diretta per le comunicazioni dell'Italia colla Germania lungo la via del Brennero. Sicchè la Lucca-Modena-Verona deve ritenersi economicamente come più produttiva della Parma-Spezia, perchè essa non potrà mai trarre a sè le merci che provengono dalla via del Brennero se non che facendole un'appendice da Parma a Borgoforte sull'incontro della mantovana, la quale avrebbe una lunghezza di circa 50 chilometri. E poi con quale vantaggio, io domando, quando questa linea di fronte all'attuale porrettana avrebbe

sempre una percorrenza maggiore di 51 chilometri?

Oltre di che, vuolsi anche considerare la somma rilevante che sarebbe necessaria per costruire la linea Parma-Spezia, per le grandi difficoltà tecniche che debbonsi necessariamente incontrare nella valle del Taro e della Magra, dove il suolo si presenta di natura così argilloso e franoso, stando a quel che ne dicono uomini competenti, e sono così numerosi i torrentelli che lo solcano che non v'ha costruzione o lavoro di difesa lungo quegli argini, di sicura stabilità. Sicchè anche senza tener conto della squallida sterilità della maggior parte di quei luoghi, e del difficilissimo traforo da farsi per la lunghezza di circa cinque chilometri, e quasi tutto a foro cieco come dicono i tecnici, al monte Bargallo, è da ritenersi come non esagerati i calcoli che furono fatti da un illustre ingegnere fino dal 1872, pubblicati nel *Monitore delle strade ferrate*, e cioè che la spesa necessaria per la costruzione della Parma-Spezia, ammesse anche le condizioni le più favorevoli, sarà tale che non potrà mai avere un reddito corrispondente.

Nè mi tranquillizzano davvero gli studi e i calcoli fatti fin qui. Poichè mentre per l'ingegnere Arton, l'autore del progetto della Parma-Spezia, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, io trovo che il presuntivo della spesa è di 36 milioni, veggio poi nel progetto di legge stato presentato che Governo e Commissione lo portano a 46 milioni. E la Camera sa che a questo progetto non fu fatta altra variazione se non dell'aggiunta di cinque chilometri per la diramazione di Sarzana: dieci milioni per cinque chilometri sarebbero davvero un po' troppo!

Comunque sia, ciò basta a provare che gli studi che si sono fatti non sono che studi di massima, e che ad opera finita, niente di più facile che i 46 milioni diventino 50 e forse più. Ove poi si tenga conto che la ferrovia Parma-Spezia come linea militare non sarebbe che imperfetta e per nulla corrispondente ai bisogni per i quali si vuole precipuamente costruire senza i due tronchi Parma-Suzzara e Aulla-Lucca, è evidente che la spesa si accosterà ben da vicino ai cento milioni.

E poichè ho accennato all'Aulla-Lucca, e poichè già dissi che Governo e Commissione, per essere logici, dovevano questa linea torre dalla terza categoria dove si trova, e iscriverla nella prima, aggiungerò ora che quando ciò non si faccia, non solo si sarà illogico, ma ritengo fermamente che questa linea rimarrà nel progetto, ma non si farà mai, perchè non devesi dimenticare che non avendo noi ammessa l'obbligatorietà per la terza categoria, è naturale che le provincie interessate, trattandosi di una linea

di interesse direi quasi puramente militare, non si troveranno mai nel caso di poter spendere la somma ingente necessaria per il richiesto concorso. Voi dovete notare, o signori, che le provincie interessate per l'Aulla-Lucca non sono molte, sono due soltanto, cioè la lucchese e quella di Massa. La provincia di Massa non ha certo un vantaggio come lo potrebbe avere la provincia di Lucca, di guisa che il carico maggiore cadrebbe su questa, la quale poi potrebbe rivalersi con i propri municipi, i quali non sono davvero in condizioni economiche floride; basti il dire che il solo comune di Lucca ha ben 6 milioni di debito.

Dunque la linea Lucca-Modena, oltre di essere quella che meglio corrisponderebbe alle esigenze tutte militari, quella che arrecherebbe grande incremento al commercio e alle industrie della media Italia, e per questo lato indiscutibilmente superiore alla Parma-Spezia, sarebbe anche quella che costerebbe meno; poichè la linea Lucca-Modena non potrà mai costare più di 50 o 52 milioni, e 55 quando si costruisse anche il tratto Lucca-Empoli.

Di più colla Lucca-Modena per la valle del Serchio si otterrebbe anche un altro grandissimo vantaggio, quello cioè di avere un tronco di strada costruito a comune per un percorso di circa 30 chilometri, quando si riconoscesse veramente utile e necessario di costruire anche l'Aulla-Lucca nell'interesse della difesa dell'arsenale marittimo della Spezia, e l'altro piccolissimo tratto di congiungimento colla Porrettana di che tanto si preoccupano i nostri maggiori dell'esercito.

Signori, un giorno ai sostenitori della linea Lucca-Modena fu detto che essi non avevano un progetto studiato, e che quindi il Governo non avendo dinanzi a sè che il progetto della Parma-Spezia era costretto di preferire questa ad ogni altra; ma se questa risposta potè darsi, sebbene molto erroneamente, nel 1865 e nel 1870, io credo che sarebbe oggi una risposta non seria dopochè il valico appenninico tra Lucca e Modena ha dato argomento di ricerche e di studi e di viva polemica ai più distinti ufficiali del genio militare e civile; non avrebbe oggi più serietà, perchè quando non si volesse tener nessun conto degli studi fatti dall'illustre Antonelli e dagli ingegneri Maselli e Dallolio, io dico che sarebbe pur tempo che il Governo facesse uno studio di questa linea per conto proprio, come ha fatto quello per la linea Parma-Spezia, affinchè la Camera in una quistione così grave e così lungamente dibattuta potesse con animo tranquillo deliberare quale veramente di queste due linee sia da preferirsi.

Ed è questo, o signori, quello che io chiedo come conclusione del mio discorso; e ciò non nell'inte-

resse di una o di più provincie, ma nell'interesse dell'intera nazione, però che qui sieno evidentemente in giuoco i più vitali interessi del nostro paese, cioè interessi di ordine militare, di ordine commerciale ed economico.

Quindi molto volentieri io mi associo all'ordine del giorno sospensivo che verrà presentato dall'onorevole mio amico il deputato Gandolfi.

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Cocconi.

COCCONI. (*Segni d'attenzione*) Entro senz'altro nel merito della questione facendo anch'io la storia di queste due linee, che si contendono il primato; tanto più sembrandomi che l'onorevole Del Carlo non l'abbia fatta con molta esattezza.

Prima di tutto però desidererei proprio di sapere dove e quando il compianto generale Fanti si mostrasse favorevole alla linea Modena-Lucca, e contrario a quella Parma-Spezia.

Veramente per quanto io sappia, sarebbe tutto l'opposto. Ed invero il dittatore Farini nel dicembre del 1859 decretava la costruzione della linea Parma-Spezia, essendo appunto il generale Fanti ministro della guerra.

Unite le provincie dell'Emilia al Regno d'Italia, sorse più viva che mai la questione della preferenza da darsi ad una delle due linee. L'onorevole Peruzzi, allora ministro dei lavori pubblici, nominò una Commissione, alla quale sottopose questi due quesiti:

a) Se l'attuazione di una ferrovia attraverso l'Appennino, in una posizione intermedia alle linee dei Giovi e della Porretta, fosse di tanta importanza locale e generale, da esser lecito, malgrado il grave costo, di riprometterne soddisfacenti risultati;

b) Se ammessa in massima l'utilità di eseguire una ferrovia nella designata zona di territorio, che congiunga le provincie cisappennine con le transappennine, sia, per maggior facilità di costruzione, agevolezza nell'esercizio, e per il migliore scopo a cui può tendere nei riguardi ai più cospicui interessi delle rispettive provincie ed in quelli attinenti alle reti complessive delle ferrovie italiane, nonchè alle esigenze strategiche, preferibile la linea propugnata dal Comitato toscano, da Lucca a Reggio per le valli del Serchio e della Secchia, o l'altra richiesta da altra Società, che dal golfo della Spezia giunga a Parma per le valli della Magra e del Taro.

La Commissione composta d'illustri generali ed ingegneri, e della quale era relatore il Possenti, rispose nel seguente modo:

« 1° Che una ferrovia, la quale spiccandosi da quella dell'Italia centrale in un punto intermedio tra Piacenza e Bologna attraversi l'Appennino per

raggiungere la litorale Ligure-Toscana nelle vicinanze della Spezia, sarebbe da classificarsi tra quelle di prima importanza, pel sistema di difesa dello Stato; e riuscirebbe inoltre di tale vantaggio al commercio ed alle popolazioni, da meritare di essere classificata nei rapporti dei soli bisogni del loro movimento, se non fra le primarie, almeno per la prima fra le secondarie.

« 2° Che fra le ferrovie soddisfacenti alle suddette condizioni, la sola che le soddisfi il meglio possibile sotto tutti i riguardi tecnici, economici, e strategici, è quella che da Parma, risalendo la valle del Taro a Borgotaro, attraversa l'Appennino al Borgallo e scendendo per la valle del Verde in quella della Magra a Pontremoli corre lungo la Magra raggiungendo la Ligure-Toscana a Sarzana.

« 3° Che la linea proposta da Reggio a Lucca per le valli della Secchia e del Serchio sotto tutti i rispetti tecnici, economici e strategici è assolutamente da rigettarsi. »

La relazione del Possenti notava inoltre che il gran trapezio costituito dalla linea Emiliana da una parte, dalla litoranea dall'altra, e dalle gallerie dei Giovi e della Porretta negli altri due lati più brevi, racchiude 15,600 chilometri quadrati di territorio, i quali con la Lucca-Reggio sarebbero suddivisi in due quadrilateri, uno di 3700 chilometri quadrati e l'altro di 11,900; mentre i quadrilateri formati dalla linea Parma-Spezia risulterebbero, uno di 7000 chilometri quadrati e l'altro di 8600.

Notava inoltre che sul percorso, che è fra le varie città del perimetro di questo grande trapezio, una linea Reggio-Lucca produrrebbe una diminuzione del 5 18 per cento, mentre una linea Parma-Sarzana lo ridurrebbe del 16 64 per cento.

È inutile che io faccia notare alla Camera come il confronto tra la Parma-Spezia e la Modena-Lucca riescirebbe di gran lunga più favorevole alla Parma-Spezia imperocchè la Modena-Lucca si addossa assai più alla ferrovia della Porretta che non la Reggio-Lucca.

Questo tracciato della Parma-Spezia fu anche definito in modo teorico dalla Commissione incaricata di studiare i valichi del Gottardo e dello Spluga, la quale trovò, che la linea *teorica* migliore per attraversare l'Appennino tra il valico della Porretta e quello dei Giovi, era una linea, la quale corrispondeva quasi esattamente alla Parma-Spezia. Del resto, volendo citare delle autorità, potrai citare quella del conte di Cavour, ed anche più specialmente, attesa la sua speciale competenza, quella del Paleocapa, il quale scriveva: « Nessuno può disconoscere la necessità della sollecita esecuzione della linea Parma-Spezia, tanto pel rispetto commerciale

ed industriale quanto pel rispetto economico e strategico. » Ed il medesimo giudizio il Paleocapa lo ripeté in una lettera inserita il 2 dicembre 1868 nel *Monitore delle strade ferrate*, quando cioè la Venezia già era unita all'Italia e la capitale trovavasi a Firenze.

In conseguenza di questi pareri favorevoli alla Parma-Spezia furono fatti i primi studi di massima dal nostro *ex* collega Coriolano Monti e poi studi di maggior rilievo dagli ingegneri Petrioli e Lanino. Dopo di che il Governo presentò un disegno di legge, che poi effettivamente divenne legge nel 1865, in cui era compresa la ferrovia Parma-Spezia.

Le condizioni economiche della società che avrebbe dovuto costruire la linea non furono tali, forse per la crisi economica di quel tempo, da poter soddisfare ai suoi impegni; ma il Parlamento, persuaso sempre della necessità di questa linea, rinnovò nel 1870 la facoltà al Governo di concedere la costruzione della Parma-Spezia alle medesime condizioni già approvate nel 1865. Intanto il ministro dei lavori pubblici ordinava all'ingegnere Artom di compiere gli studi del tratto più importante di questa strada ferrata, quel tratto cioè che corre tra Borgotaro e Pontremoli e di determinarne in modo definitivo il tracciato, secondo il parere ch'era già stato emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'ingegnere Artom attese e condusse a termine con notevole solerzia il suo lavoro, ed il Governo, nel 1872 presentò il disegno di legge per la ferrovia Parma-Spezia cominciando intanto la costruzione della galleria del Borgallo. Il Comitato della Camera si mostrò favorevolissimo a questo disegno di legge, e molto più favorevole ancora si mostrò il relatore che fu il nostro *ex*-collega Cadolini. Se non che, nel 1873, e mi pare ai 4 di giugno, essendo venuto quel disegno di legge in discussione alla Camera, fu adottata la sospensiva, imperocchè si volle che le nuove spese non potessero venire approvate altro che dopo i provvedimenti finanziari e dopo quelli per la difesa dello Stato.

Però siccome la Giunta aveva raccomandato al Governo di far studiare l'intera linea, così il ministro dei lavori pubblici diede incarico al medesimo Artom di continuare gli studi; ed egli li fece, quali ora qui sono, e per l'intera linea. Nel 1874 fu nuovamente proposto un disegno di legge per la galleria del Borgallo; ma anche allora fu chiusa la Sessione e sciolta la Camera; e questa fu non l'unica, ma la principale ragione, per cui anche questo disegno di legge non potè venire a buon termine. Delle altre ragioni poi non occorre parlare.

Venuto il Ministero Depretis, l'onorevole Zanardelli si persuase anch'egli della necessità di co-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

struire la linea Parma-Spezia; e se ne persuase in seguito al parere di una Commissione da lui appositamente nominata. Succedutogli nel Ministero dei lavori pubblici lo stesso onorevole Depretis, questi presentò un nuovo disegno di legge, nel quale era inclusa la strada ferrata Parma-Spezia. E l'onorevole Baccarini poi, alla sua volta, presentava pure un disegno di legge, nel quale la stessa linea era compresa. La Commissione, di cui era relatore l'onorevole Morana, si dimostrò ad essa favorevolissima; e la nuova Commissione, di cui è relatore l'onorevole Grimaldi, composta tuttavia di elementi diversi, diede pure il suo parere oltremodo favorevole.

Dopo questi precedenti, e dopo il parere di persone appartenenti alle diverse parti della Camera, e di uomini tecnici così valenti, parmi veramente impossibile che si venga ancora a combattere questa linea, e specialmente a discorrere di nuovi studi mentre è noto che se vi sono studi fatti regolarmente, essi sono appunto quelli della Parma-Spezia.

D'altra parte poi, la superiorità della linea Parma-Spezia su quella Modena-Lucca dal lato economico, mi pare incontrastabile. La Parma-Spezia divide una vastissima zona di territorio di circa 16 mila chilometri quadrati, privi assolutamente di strade ferrate; serve al nostro massimo arsenale della Spezia; serve a Genova; e ritengo inoltre che serva anche a Livorno, mentre la Modena-Lucca non è che una succursale della ferrovia della Porretta, al punto che il comitato modenese la chiama il suo secondo binario, quasi ch'è l'essere una duplicazione di un'altra linea possa costituire un pregio anziché un capitale difetto. Dal lato tecnico mi pare che si abbiano altrettanto valide ragioni.

La Parma-Spezia ha un tracciato bene stabilito, che non ha variato mai dal 1860 in poi: essa percorre la valle del Taro fino a Borgotaro, risale la Tarodine, passa l'Appennino nel punto più depresso della catena emiliana, ad un'altezza di 520 metri sul livello del mare, scende nella valle del Verde, e per la Magra va con un ramo alla Spezia, e con un altro brevissimo a Sarzana. Essa ha una lunghezza di 119 chilometri, compreso il tronco di deviazione, il quale non ne misura che cinque. Ho sentito parlare del tronco di deviazione come se si dovessero spendere dei tesori; sono cinque chilometri molto facili ad essere costruiti perchè perfettamente in pianura. Il complesso della linea poi è facilissimo a costruirsi perchè non ha curve molto risentite, ed infatti le curve inferiori ai 500 metri di raggio non si hanno che nella sesta parte del totale suo percorso. Le gallerie sono otto chilometri ed un terzo, il che è come dire un chilometro ogni quattordici. Le pen-

denze sono uniformi e ben distribuite; imperocchè anche quelle forti dell'Appennino non son tali da potersi dire un ostacolo. Anzi mi permetto di citare ciò che diceva giorni sono l'onorevole Marselli, certamente molto competente nella materia, a proposito di queste forti pendenze di cui si mena tanto rumore. Diceva dunque l'onorevole Marselli: « Ricordo quello che mi diceva l'egregio ingegnere Proche: le forti pendenze spaventano solo i diletanti, 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 dei casi, nei quali la somma del lavoro dinamico richiesto da un lungo percorso o da parecchie medie pendenze derivanti dal volerne evitare una forte, è maggiore di quella che con questa si sarebbe avuta. Lo stesso dicasi del tempo, che con le forti pendenze riguadagnasi in parte nella discesa. Credo che la sorte della Modena-Lucca sia stata compromessa appunto da un lungo tracciato, consigliato dal desiderio d'evitare le pendenze del 25. » Di parecchi dei progetti che riguardano la linea Modena-Lucca ho sentito discorrere dall'onorevole Gandolfi. Non so dove abbia trovati questi progetti; chissà in quale libro, che io non conosco (*Interruzione dell'onorevole Gandolfi il quale accenna al progetto del Padre Antonelli relativo alla Reggio Lucca.*)

Parlerei anche di quello che è certo il più serio se voi non lo aveste abbandonato da gran tempo e se lo rammentate ora gli è soltanto per acquistare proseliti alle proposte sospensive.

Vi sono due principali progetti, di cui ho sentito discorrere; in uno la linea si stacca dalla stazione di Lucca e va a toccare la stazione di Pracchia traversando l'Appennino 47 metri al disopra del valico della Porretta, e 150 metri al disopra del valico del Borgallo. Esso misura 166 chilometri con 44 chilometri di galleria, vale a dire un chilometro di galleria per ogni 4. Il costo ne è calcolato in 50 milioni ossia in 14 milioni di più che per la Parma-Spezia. Imperocchè l'onorevole Del Carlo deve sapere che il calcolo della spesa per la Parma-Spezia in origine era di 36 milioni e che è stato portato a 46 milioni per la compra del materiale mobile e per la parte di capitale, che si deve pagare durante la costruzione; ecco la ragione per cui i 36 milioni sono diventati 46.

Del resto quando si volesse considerare quello che costerebbe questa linea, calcolando il costo delle gallerie a sole lire 1000 il metro lineare (noti l'onorevole Del Carlo che per la grande galleria della Parma-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

Spezia tale costo è stato calcolato a 1225 lire e per le altre a lire 1000) calcolandone, dico, il costo a sole lire 1000 il metro lineare, queste gallerie importerebbero 44 milioni, il che vuol dire che per 122 chilometri di strada ferrata a cielo scoperto rimarrebbero soltanto 6 milioni da spendersi. Ora io domando se è mai possibile che con 6 milioni si possano fare 122 chilometri di ferrovia di montagna.

Se poi si volesse fare il conto per questi 122 chilometri a cielo scoperto confrontandoli con quelli a cielo scoperto della ferrovia Parma-Spezia, che sono calcolati a 253 mila lire il chilometro, si avrebbe che il costo invece di essere di 50 milioni salirebbe a 75, a meno che il costo di questa linea non fosse calcolato in modo stranamente basso, il che non si suol fare neppure dagli ingegneri governativi.

Un secondo progetto fu presentato, mi pare, dall'ingegnere Dall'Olio, del quale la Commissione tecnica nominata dall'onorevole Zanardelli dice quanto segue:

« Secondo l'ultimo di questi studi dell'ingegnere Dall'Olio, la ferrovia, risalendo alla valle del Serchio fino ai Bagni di Lucca si svolgerebbe per le valli della Lima e del Limestre, e passando a Ponte Petri scenderebbe di là nel bacino del Panaro e per Paulo giungerebbe a Modena con uno sviluppo di chilometri 170. La prima obbiezione che si può fare a questo tracciato si è che esso abbrevia di chilometri 9 soltanto l'attuale tragitto da Lucca a Modena per Pistoia e Bologna.

« Su questa linea vi ha invece un tratto di circa 40 chilometri fra Pistoia e Porretta con pendenze del 25 per mille, ma nella nuova ferrovia progettata vi hanno un'infinità di curve con raggi di 300 metri, e quindi non vi sarebbe nemmeno molto guadagno sotto il rapporto della celerità del tragitto. »

Questo progetto è stato calcolato pel costo in lire 47,300,000; un po' meno dell'altro. Ma la Commissione risponde poi:

« È indubitato che la spesa di lire 47,300,000 per il progetto dell'ingegnere Dall'Olio, sarebbe affatto insufficiente per costruire 170 chilometri di via ferrata in condizioni difficilissime per la molteplicità delle opere d'arte e delle gallerie. »

Del resto, mi pare che anche i fautori della linea Modena-Lucca in questi ultimi tempi abbiano cominciato a disperare assai della loro opera, perchè mi consta, e consta a tutti poichè è cosa stampata, che la sezione lucchese del comitato per la Modena-Lucca ha abbandonato assolutamente quel progetto per adattarsi ad un'altro, secondo il quale la linea andrebbe a congiungersi colla Parma-Spezia. Difatti, questo comitato ha dato incarico

al distintissimo ingegnere Protche di fare un progetto, il quale da Lucca per la valle del Serchio vada ad un punto qualunque della linea Parma-Spezia, e questo punto sarebbe Aulla. L'ingegnere Protche, che era un caldissimo fautore della Modena-Lucca, ha dovuto anche egli persuadersi delle gravi difficoltà che incontrava, ed ha fatto un nuovo progetto che costa 30 milioni, di cui ha parlato a lungo l'onorevole Del Carlo. Io mi permetto qui, siccome i fautori della Modena-Lucca hanno sempre in bocca l'ingegnere Protche (che certamente è un uomo d'ingegno, un uomo che ha fatto quel miracolo di linea che è la porrettana) mi permetto, dico, di leggere due righe del rapporto fatto dallo stesso ingegnere, affinché la Camera veda in che condizione si trovino i fautori della Modena-Lucca.

Il Protche, nella sua memoria stampata a Bologna nel 1878, dice così: « Gli onorevoli componenti la sezione suddetta, (cioè, del Comitato interprovinciale di Modena e Lucca) si sono dovuti persuadere della difficoltà di raggiungere la meta che si era prefissa il Comitato, non perchè male ideata la congiunzione diretta di Lucca con Reggio o Modena, (badino che è un fautore della Modena-Lucca che parla) e quindi la congiunzione di Livorno con Verona e col passo alpino del Brennero, ma perchè gravata qualsiasi linea da Lucca a Reggio o Modena dall'obbligo di salire dai 3 ai 400 metri più alto di quanto sale la ferrovia Spezia-Parma; aggravio, cui l'accorciamento ottenibile colla predetta linea da Lucca a Reggio o Modena non basta a compensare. »

L'ingegnere Protche aggiunge: « Di fronte soltanto ad un urgente interesse speciale, come sarebbe quello della difesa nazionale, si potrebbe passare sul grave inconveniente. Ma questo non avviene; chè anzi i principali rappresentanti della autorità militare si sono pronunciati per l'esecuzione della Spezia-Parma. »

Da tutto ciò mi pare che sia lecito concludere; anche senza tener conto dei diritti acquisiti, di cui parlava l'onorevole Gandolfi, ed ai quali io non ricorro punto, mi pare dico, sia lecito concludere che la linea Parma-Spezia è di gran lunga superiore all'altra linea Modena-Lucca, ed io spero che la Camera vorrà perciò approvarne la costruzione. Ma il grande argomento dei fautori della Modena-Lucca è l'argomento militare.

Io credo che altri più competenti di me tratteranno questa materia.

Io mi limito a poche osservazioni, notando prima di tutto che io non so nè dove, nè quando si siano mai fatte delle grandi linee ad uso esclusivamente militare.

Un gran difetto che i fautori della Modena-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

Lucca trovano nella Parma-Spezia è nel naturale suo prolungamento, cioè in quel tratto che corre lungo il mare da Sarzana a Pisa. A questo fu già in gran parte provveduto dal Governo, quando propose la Lucca-Pietrasanta, imperocchè non resterebbero scoperti che 28 chilometri di costa; ed io ho abbastanza fede nella nostra marina, la quale ci costa tanti sacrifici, per ritenerla capace di difendere almeno 28 chilometri di costa proprio lì all'imbocco del nostro massimo arsenale della Spezia. Se io credessi che la marina non potesse far questo, in verità direi: distruggiamo la flotta, o vendiamola. Del resto non bisogna dimenticare che la Spezia non è soltanto un grande arsenale marittimo, ma anche una fortezza di primo ordine la quale può molto agevolmente proteggere quel breve tratto di spiaggia.

Del resto la Commissione che riferì sui lavori per la difesa dello Stato nel 1873, se avesse trovato questo, che si chiama gravissimo difetto, non avrebbe mancato certamente di rilevarlo; perchè vi erano dei militari, e perchè vi erano degli uomini di mare distintissimi, fra i quali l'Acton ed il nostro onorevole collega Maldini. Non è già che quella Commissione non vedesse la cosa, perchè anzi se ne occupò; ed io trovo queste parole nella relazione del 2 aprile 1870, dell'onorevole Depretis: « La linea da Pietrasanta alla Spezia » (perchè anche allora si supponeva sempre che si sarebbe fatta la linea Lucca-Pietrasanta come si trova nell'attuale progetto), « sarebbe ancora esposta ad un attacco dal mare; ma essendone costantemente discosta quattro chilometri, e la spiaggia essendo sottile, la ferrovia non potrebbe essere interrotta che con uno sbarco, e questo in una località protetta dalla vicinanza di una grande piazza e dai monti pisani, ove potrebbero opportunamente raccogliersi e trincerarsi le milizie provinciali, le quali, quando si trattasse di una operazione di qualche importanza, sarebbero rapidamente rinforzate da altre truppe, avendo alle spalle le due ferrovie, che percorrono la valle dell'Arno. »

L'onorevole Gandolfi ha citato anche qualche brano di quella relazione, in cui si facevano varie obiezioni, ma il risultato ne fu che quella Commissione stessa dichiarò che la linea Parma-Spezia era assolutamente necessaria.

Del resto, l'attuale ministro ha già presentato un correttivo, il quale potrà soddisfare anche i più timorosi, il tronco assolutamente interno che da Aulla va a Lucca; il quale io spero che la Camera vorrà mettere in una migliore categoria.

Si sono citate parecchie autorità militari in favore della Modena-Lucca; e potrei citarne anche

io moltissime, e fra gli altri il generale Lombardini, se non fosse parmigiano, perchè non vorrei che si dicesse: *Cicero pro domo sua*. Citerò invece altri che non hanno interessi nè di collegio, nè di campanile.

La Commissione parlamentare del 1873, per i lavori di difesa dello Stato, dichiarò assolutamente necessaria, come ho detto io testè, la ferrovia Parma-Spezia, ed altrettanto fece la Commissione del 1875; di queste due Commissioni erano membri gli onorevoli Bertolè-Viale, Cariui, Corte, D'Ajala, Maldini, Depretis, Tenani, Perrone Di San Martino, Giudici, Tamaio, Varè, Giacomelli e l'onorevole nostro presidente Farini.

La Parma-Spezia fu proposta alla Camera essendo ministri gli onorevoli Lamarmora, Petitti, Govone, Ricotti, Mezzacapo, Bruzzo e l'attuale ministro Mazè de la Roche, i quali naturalmente devono ritenerla preferibile a qualsiasi altra.

La Commissione permanente per la difesa dello Stato non disse una parola della Modena-Lucca, propose invece che si costruisse immediatamente la linea Parma-Spezia, e di questa Commissione erano membri Bariola, Brignone, Longo, un altro Brignone, Petitti, Menabrea, Pettinengo, Valfrè, Della Rocca, Cerroti, Ricci, Piannel, Cosenz ed Eugenio di Savoia.

Il comando del corpo di stato maggiore, chiamato ultimamente a decidere la questione tra la Parma-Spezia e la Modena-Lucca, diede il suo parere assolutamente favorevole alla Parma-Spezia. L'onorevole Bertolè-Viale ve ne potrà all'occorrenza dire qualche cosa.

Del resto, risulta anche da una lettera del ministro della guerra d'allora, l'onorevole Bruzzo, che è unita alla relazione e che potrei leggere occorrendo...

Voci. La legge.

COCCONI. Se vogliono che la legge, ne leggerò la parte più importante:

« Allorquando per opera delle provincie interessate sorse e fu vivamente agitata e propugnata la proposta di sostituire alla già progettata ferrovia Parma-Spezia una linea più orientale, congiungente Modena con Lucca, questo Ministero, considerata la gravissima importanza di un valico appenninico ad occidente del porrettano, incaricò il comando del corpo di stato maggiore di sottoporre ad accurato esame comparativo i due progetti, per vedere quale dei due valichi meglio corrisponda agli interessi della difesa nazionale. Essendosi nel frattempo risolta la questione colla preferenza data dal Governo alla linea Parma-Spezia, questo Ministero credette superfluo comunicare a codesto il parere

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

favorevole appunto a tale linea emesso dal comando del corpo di stato maggiore in seguito all'accennato esame. »

Infine, siccome io ho sentito dire più volte che l'onorevole generale Mezzacapo era favorevole alla Modena-Lucca, mi preme di dimostrare assolutamente il contrario. Il generale Mezzacapo rispondendo ad una interpellanza Marselli diceva: « essere il ministro dei lavori pubblici in perfetto accordo col ministro della guerra; e nel determinare le linee ferroviarie la ragione militare sarebbe tenuta certamente in conto. » Ed aggiungeva: « Siccome per fissare le linee che si debbono costruire concorrono tante altre circostanze, che pure interessano la ragione militare e la ragione economica, questo accordo fra i due ministri è necessario che sia completo. Non può la ragione militare far tacere completamente gli altri interessi, come questi non devono pregiudicare l'interesse militare. E sotto questo punto di vista è certo che l'accordo fra me e il ministro dei lavori pubblici è perfetto ed intero. »

Ora dunque il ministro dei lavori pubblici avendo presentato il disegno di legge per la Parma-Spezia; è da crearsi che anche il generale Mezzacapo fosse favorevole alla Parma-Spezia.

Dopo ciò non ho più nulla da dire; mi resta solo da pregare la Camera di approvare la ferrovia Parma-Spezia, proposta dal Governo e dalla Commissione.

Spero di più, che la Camera non esiterà a respingere qualsiasi proposta sospensiva, la quale ci condurrebbe a questo assurdo, di sospendere cioè la costruzione dell'unica linea veramente studiata in modo definitivo, come ha detto pochi giorni or sono l'onorevole Cavalletto.

Ho finito. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mocenni.

DEL CARLO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Io metteremo in serbo insieme con gli altri fatti personali. (*Si ride*)

Ora seguitiamo con le linee.

MOCENNI. L'egregio nostro collega ed amico onorevole Codronchi cominciando, giorni sono, il suo discorso disse con immensa modestia non essere egli il capitano nostro, ma la sentinella avanzata di un manipolo di valorosi.

Se con queste parole l'onorevole Codronchi intese alludere all'abilità ed alla valentia dei suoi colleghi, io sono dolente di non potere accettare di far parte di questo manipolo; se egli invece alla parola di valorosi dava il significato del coraggio, io sono

lieto di ringraziarlo e di accettare per mio conto, poichè mai più che oggi credo di meritare il titolo di coraggioso.

In verità è coraggio, è ardire per me quello di prender parte, io ultimo fra tutti, a questa lotta, nella quale pur troppo io so che abbiamo avversari ed oppositori valentissimi, dei quali anche alcuni che serbano imparziale silenzio, che seduti negli scanni più onorati della Camera hanno diritto alla mia somma reverenza pari alla grande amicizia che nutro per essi da più di 20 anni, cementata in quelle file dell'esercito, di cui furono, o sono ancora vanto ed onore.

Sì, o signori, pur troppo io sento che noi soccomberemo; pur troppo io sono convinto che le mie parole, potranno forse ottenere da voi un benevolo ascolto; ma non basteranno a farvi persuasi; pur troppo io sento, che noi difendiamo una causa che forse è già perduta. Ma per questo non debbo dunque parlare? Perchè dovrei tacere le mie convinzioni?

Profondamente convinto che si sta per commettere un errore, io intendo che la mia opinione sia nota, io desidero che il mio silenzio non possa essere mai interpretato come un tacito consenso.

Concedetemi dunque, o signori, di esporre brevemente le mie idee. Siate persuasi, che io non abuserò della pazienza vostra, che io sarò laconico più dell'usato, che io terrò conto di quella benevola interruzione fatta giorni sono, quando fu detto: *andiamo in ferrovia*; che terrò ancora più conto delle parole dell'onorevole Presidente del Consiglio che ci disse: *diamo fuoco alla macchina, per correre più velocemente sul binario*.

D'altronde, signori, io non parlo per interessi locali. Nessuno più di me in questa discussione ha il diritto di proclamare, che non è mosso da interessi locali. Io davvero non farò battere il battaglio della grossa campana della torre del Mangia, l'eco della quale non arriva certo nè alle Alpi Apuane, nè alla vetta del Cimone.

Si è detto e si è scritto, che le opinioni diverse circa la scelta di un valico ad occidente della linea Porrettana muovono, e questo è naturale, da concetti diversi, riguardo alla difesa nazionale. Fu detto che gli uni (e furono biasimati) intendevano risolvere il problema ristretto alla difesa di Bologna; dagli altri fu asserito che partivano dal concetto di una difesa più larga, nel triangolo strategico di Piacenza, di Mantova e di Bologna. Questa fu l'opinione più lodata. Ebbene, o signori, a me non basta. Io voglio partirmi, circa la difesa d'Italia, da un concetto ancora più largo, cioè non voglio separare la difesa dalla possibilità dell'offensiva.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

Ed io mi trovo concorde coll'onorevole Marselli nell'ammettere impossibile che la patria nostra voglia rinunciare ad una difesa successiva dalla frontiera fino alla capitale; e penso io pure che l'Appennino possa permetterci in certi casi di restaurare le sorti infauste della guerra.

Quale è lo scopo principale del valico ad occidente di Bologna? Io credo senza dubbio che sia quello del collegamento della valle dell'Arno alla valle del Po. Evidentemente fra i diversi modi di collegare queste due valli noi dobbiamo scegliere quello che ha minori inconvenienti, quello che per tutti i riguardi risulta il migliore. Ma a questo collegamento, o signori, una linea che sia eccentrica non può corrispondere. E qual linea è più eccentrica di quella Parma-Spezia? Bene si appose un giorno l'onorevole Gandolfi, quando scrisse che la Spezia-Parma è il confine dei rapporti naturali e diretti attraverso l'Appennino.

E l'onorevole Marselli diceva con non minore autorità giorni sono: la Parma-Spezia ha scopi parziali, perchè serve a congiungere soltanto l'arsenale della Spezia colla valle del Po, mentre la Lucca-Modena servirebbe al fatto più generale della guerra quale sarebbe l'adunata nella stessa valle. E quasi fosse poco, soggiungeva: lo scopo generale e lo scopo militare ed economico mi aveva fatto preferire la Lucca-Modena.

D'altronde, o signori, avvi un precetto strategico invariabile, che mi permetterò di esporre alla Camera in brevissime parole. La linea di operazione e di ritirata di un esercito deve, quanto più è possibile, risultare perpendicolare alla base d'operazione, e corrispondere quanto meglio si possa alla metà di questa base. Se noi applichiamo questo principio all'Appennino, se noi l'applichiamo in senso della difesa o in senso dell'offesa, vedremo che l'esercito difensore dovrà sempre curare di non compromettere la sua ritirata in Toscana, e mantenersi in possesso della via di Firenze a Perugia; ed è del pari evidente che l'esercito, operando dall'Appennino in avanti, deve pure conservare sempre questa linea, per non compromettere mai la sua ritirata, e per costringere, in caso d'insuccesso, il nemico a percorrere delle linee laterali più lunghe di quella ch'esso stesso dovrà percorrere. Questo principio è anche consentaneo alla conformazione dell'Appennino toscano, il quale possiede il vantaggio di formare un *rientrante* che serve benissimo alla difesa, perchè minaccia i fianchi del nemico e signoreggia una estensione maggiore della valle del Po. Militarmente dunque il miglior valico dell'Appennino sarà quello che più si accosta all'attuale Porrettana, e meglio ancora se potrà passare pel

colle dell'Abetone. Sarebbe così molto utile, perchè il nemico, per penetrare nella Toscana dalla valle del Po, dovrebbe, come già ho accennato, seguire delle linee più laterali, e per conseguenza più lunghe, ed esporrebbe i suoi fianchi. Sarebbe poi specialmente utile, nel caso che Piacenza fosse investita, o fossero minacciati i passi del versante dell'Appennino parmense.

Questa opinione, che io ho accennato brevemente, è basata sui concetti che della difesa d'Italia ha una illustre persona, il cui nome è caro alla Camera; voglio dire del generale Luigi Mezzacapo, il quale, coll'egregio generale suo fratello ha ampiamente sviluppato queste convinzioni nei loro studi topografico-militari per la difesa dello Stato.

Fino ad ora ho tratto argomenti dalla geografia militare; mi permetta adesso la Camera di fare cenno ancora di alcuni fatti storici che proveranno essi pure la verità del mio asserto. Ciò farò brevemente, giacchè non è mio costume, e gli onorevoli colleghi lo sanno, di tediare la Camera.

Nell'anno 246 dalla fondazione di Roma gli Etruschi cacciano gli Umbri dall'Appennino Tosco-Modenese, e sono alla loro volta discacciati nell'anno 364 dai Galli Boi. Nell'anno 535 Annibale, dopo avere vinti i Romani alla Trebbia, spinge il suo esercito fino alle paludi del Modenese, e di là si reca a Barigazzo; gira il versante settentrionale del Cimone, e, traversando il Corno alle Scale, scende per le montagne di Pistoia. Ed in queste montagne noi sappiamo quanto serie, quanto ripetute furono le battaglie, che dovettero sostenere le legioni romane, soprattutto contro i Galli Boi.

Citerò la sconfitta del console Postumio Albino, avvenuta nell'anno 558 di Roma a Cutigliano, e la rivincita presa tre anni dopo dal console Caio Flaminio; citerò la fiera battaglia tra le legioni di Quinto Petillio ed i Galli Liguri sconfitti nell'anno 176 avanti Cristo nei *Campi Macri*, oggi Magreta; ricorderò Marco Bruto chiuso in Modena da Pompeo, e Spartaco che presso Modena sconfigge il console Cassio. Perfino la guerra civile di Catilina finisce colla disfatta dei ribelli e colla morte del loro capo per opera di Metello Celere e di Petreio, sulle montagne di Pistoia.

Nell'epoca romana dunque l'Appennino Tosco-Modenese fu sempre il teatro principale della guerra. E i romani erano tanto persuasi che per mezzo dell'Appennino modenese-toscano si difendeva l'Italia, che vollero fondare in Modena una forte e fiorente colonia, cui Cicerone, parlando al Senato, chiamò fiore ed ornamento d'Italia, e baluardo della romana repubblica.

Veniamo all'era nostra. Mi basterà citare l'esem-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

pio del primo Napoleone, il quale nel 1796 vincitore a Dego, a Montenotte, a Lodi, portatosi a Bologna, si mette egli stesso alla testa della divisione Vaubois, e pel colle dell'Abetone, scende a Pistoia, spingendo poi le sue truppe a Pescia ed a Livorno. Il generale Macdonald, venendo da Napoli passa per l'Abetone, contentandosi di far passare il colle della Cisa ad una sola divisione, come fiancheggiamento del grosso del suo corpo d'esercito. Battuto alla Trebbia non pensa, per raggiungere l'esercito principale francese, di scendere in Liguria traversando l'Appennino parmense, ma stima necessario tornare ancora indietro per la valle del Po fino a Modena, dove sostiene ancora dei combattimenti, e da Modena per Pavullo e per Montecuccolo ritorna a Pistoia.

Finalmente nel 1815 gli austriaci non entrano nella Toscana, finchè Gioacchino non ha abbandonato Bologna per decidersi alla ritirata lungo il litorale adriatico.

Da questi esempi pare a me che si debba concludere che appunto nella Valle mediana del Po, dovremo a preferenza sostenere anche le lotte future; e di ciò tanto più mi convinco pensando che dalle sponde del Panaro potremo più facilmente portarci contro il nemico, sia che giunga a destra, sia che giunga a sinistra; come potremo dalle sponde di questo fiume, o iniziare, ove occorra, la difesa di Bologna; o portarci, secondo i casi, sia nel Veneto, sia nei dintorni di Alessandria, e di là agli sbocchi delle valli alpine.

Questa posizione di Modena è ancora migliorata dal fatto che essa è perfettamente al coperto per mezzo della forte piazza di Mantova, e più lo sarà se la rafforzeremo con una testa di ponte a Borgo-forte.

Si è detto, signori, che la linea Parma-Spezia è preferibile, perchè milita in suo favore un parere del ministro della guerra. Questo parere sarebbe l'allegato numero 18 della relazione dell'onorevole mio amico Morana. Ebbene, nel secondo alinea della lettera dell'onorevole generale Buzzo, leggo queste precise parole: « Essendosi nel frattempo risolta la questione colla preferenza data dal Governo alla linea Parma-Spezia, questo Ministero credette superfluo comunicare il parere favorevole appunto a tale linea, emesso dal Comando del corpo di stato maggiore in seguito all'accennato esame. »

Dunque voi vedete benissimo, signori, che essendosi nel frattempo risolta la questione colla preferenza data dal Governo alla linea Parma-Spezia, il Governo aveva creduto di risolvere la questione prima che il parere dell'onorevole ministro della guerra fosse pronunciato. Ora domando come si possa so-

stenere che è stato dato un parere favorevole, la linea essendo stata scelta prima che si conoscesse questo parere. Ma non basta, signori, abbiamo fra i documenti parlamentari la terza relazione n° 31-G della Giunta per i lavori di difesa dello Stato, presentata nella tornata del 2 aprile 1873.

Se io esamino l'allegato 4 di cui credo fosse relatore l'attuale onorevole presidente del Consiglio, io leggo le parole seguenti:

« Intorno alla ferrovia Parma-Spezia fu giustamente osservato dall'onorevole ministro della guerra che essa è mal sicura come linea di comunicazione tra la penisola e la valle del Po a motivo della vicinanza dalla costa. »

E si proponeva di rimediare a questo inconveniente colla Lucca-Pietrasanta, giacchè allora la Lucca-Aulla si riteneva di difficilissima costruzione e molto dispendiosa; ed inoltre si raccomandava di costruire la linea con mite pendenza. Noto questa circostanza sulla quale dovrò dire più tardi alcune parole.

Questa è anche (mi perdoni l'amico mio se torno a citarlo) l'opinione dell'onorevole Marselli, che il 29 gennaio 1877 diceva appunto queste precise parole:

« I punti di partenza per trovare la soluzione del problema sono: necessità che il tracciato del nuovo valico sia interno cioè non partire dal mare; necessità che sia tale da poterlo conservare il maggior tempo possibile, per servirsene non solo nel caso di un primitivo lavoro di mobilitazione, ma quando anche fossimo obbligati a ripiegare sull'Appennino. »

Ed aggiungeva:

« La ferrovia Parma-Spezia essere utile ma non aver diritto al primato, mentre una linea più interna avrebbe potuto per Lucca e per Spezia congiungersi ad Empoli e quindi permetterci di procedere in modo più diretto e più sicuro dall'Italia meridionale fino al Brennero. »

Vedete, o signori, che io mi appoggio ad opinioni assai autorevoli. A mio avviso la Parma-Spezia è anche svantaggiosa perchè ha il suo sbocco più prossimo a Piacenza, la quale piazza, voi lo sapete, non si appoggia all'Appennino, ma al Po.

In conclusione questa linea si presta meno bene ad una prima mobilitazione, e si presterebbe assai peggio se noi fossimo in caso di infortunio militare costretti a ripassare l'Appennino. Credo altresì che potrebbe essere molto dannosa per un esercito di soccorso, il quale, date cattive eventualità per il nostro esercito principale, dovesse per questa ferrovia sboccare nella valle del Taro, e soccorrere l'esercito di prima linea che fosse alle prese col

nemico sia nei dintorni di Piacenza, sia nelle strette di Stradella. In questo caso lo spiegamento delle truppe di soccorso sarebbe difficilissimo, e se Fornovo poi fosse occupato o presso ad essere occupato dal nemico, potrebbe anche riuscire impossibile, costringendo ad un ritorno precipitato e disordinato al di qua dell'Appennino colla quasi certezza di un vero e proprio disastro. A questo riguardo mi sia permesso un altro cenno storico che desidero citare, anche perchè non vorrei che altri potesse farne menzione per argomentarne in un senso contrario. Carlo VIII, reduce da Napoli, sostenne il 6 luglio 1494 fiera battaglia con i collegati italiani a Fornovo. Tutti sanno che egli si ascrisse la vittoria, ma tutti sanno anche che la vittoria fu dubbia perchè perdettero artiglierie e salmerie. Il Guicciardini di questa battaglia scrive:

« Sforzosi ciascuna delle parti di tirare a sè la fama della vittoria e l'onore di questo giorno; gli italiani per essere stati salvi i loro alloggiamenti e carriaggi, e per lo contrario i francesi averne perduti molti, e tra gli altri parte dei padiglioni propri del re. »

E se la vittoria non fu intieramente degli italiani, causa ne furono la poca abilità e la poca concordia dei capi; chè in caso contrario, Carlo VIII non avrebbe potuto forzare la strada di Fornovo per recarsi in Asti. Da quanto ho detto intanto concludo o signori, col ritenere, qualunque possa essere l'opinione dei miei egregi colleghi, che la Parma-Spezia militarmente non sia stata studiata abbastanza.

Ora esaminerò, a larghi tratti, se questa ferrovia sia la migliore per altre sue qualità.

L'onorevole Puccioni, amico mio personale, non politico, col quale però desidero di ritrovarmi nello stesso ovile (*Ilarità*), l'amico nostro Puccioni, giorni sono, scusò sè stesso, avvocato, di parlare di strategia, sull'esempio dell'altro mio amicissimo Gabelli che, essendo ingegnere, aveva parlato di leggi. Io non mi appoggerò a questi esempi per parlarvi di tecnicismo ferroviario o di commercio. Però debbo ricordarvi, come dianzi ho accennato, che nella relazione parlamentare, di cui fu relatore l'onorevole Depretis, trovo opportunissima la raccomandazione che alla ferrovia militare della Parma-Spezia si debbano dare delle pendenze inferiori al 25 per mille. Ebbene, se questo è vero, perchè non preferire la Lucca-Modena la quale ha soltanto in pochi punti delle pendenze del 13 per mille? Mi si potrà rispondere: ma la vostra Lucca-Modena ha delle curve di piccolissimo raggio. Ebbene, io dico: concedete anche a noi di portare le nostre pendenze dal 13, al 15, al 16 e allora potremo far sì che i raggi delle nostre curve divengano più lunghi.

Si è parlato del commercio e si è detto che la Liguria, e forse anche Genova, guadagnerà moltissimo da questa ferrovia, dopo aperto il Gottardo; si è anche aggiunto che i grandi vantaggi di Genova saranno divisi anche dalla città di Livorno. Per parte mia, asserire queste cose in un modo così positivo credo che sia un errore e me ne appello all'onorevole Gabelli, il quale in fatto di tracciati e di lunghezze di ferrovie mi è certamente maestro. Se io faccio un calcolo sulle distanze, trovo che prendendo a punto di partenza Milano, abbiamo per la linea Milano-Pavia-Voghera-Genova un percorso di chilometri 151, mentre per la Milano-Parma-Sarzana-Genova, avremo nientemeno che 350 chilometri in cifra rotonda, cioè circa 200 chilometri di più. In quanto al transito diretto a Roma, che io noto, senza però insistere, si hanno delle differenze a carico del nuovo tracciato per circa sei chilometri, della qual cosa mi meraviglio alquanto, giacchè non potrei comprendere come miglioramento, un percorso che non ha seri vantaggi di pendenze miti e che per contrario risulta più lungo.

La ferrovia Modena-Lucca invece avvicina realmente Roma al Brennero, e al Brennero avvicina soprattutto Livorno, il cui commercio è tutt'altro che fiorente, perchè non può rivaleggiare con Genova ricca per rapporti commerciali estesi, per potenti mezzi di navigazione, e per comunicazioni terrestri coll'Europa occidentale. Genova sarà sempre l'emporio principale del commercio che proviene dall'America, dall'Asia e dalla Europa occidentale, mentre, se si vuole rialzare il commercio della città di Livorno, si dovranno avere a calcolo gli argomenti esposti in una petizione di 400 negozianti livornesi, di cui anche l'onorevole relatore ha fatto menzione; perchè è evidente che quei negozianti sono i migliori interpreti dei loro desideri e dei loro bisogni. Del resto Livorno rinunzi a rivaleggiare con Genova, si apra invece delle nuove vie di commercio attraverso al Brennero e la frontiera austro-ungarica per attirare a sè quanto più è possibile il commercio dell'Europa centrale e dell'Europa orientale.

Tenuto conto anche di queste considerazioni, io opino che la ferrovia Parma-Spezia militarmente non preferibile, non è poi una gran cosa neanche dal lato commerciale, nè superiore alla linea Lucca-Modena. Se poi devesi dire tutta la verità in questa spinosa questione la quale, lo capisco, è intesa in un modo o nell'altro dai miei onorevoli colleghi secondo che sono nati in questa od in quella provincia, se io, che son nato lontano dalla valle del Po e dalle creste dell'Appennino, dovessi dire tutta intiera la mia opinione, direi francamente che in luogo di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

discutere se costruire la Lucca-Modena o la Parma-Spezia, si sarebbe dovuto aver maggior attenzione ad un vecchio progetto esistente da 28 anni; quello cioè del valente e compianto Antonelli, il quale probabilmente avrebbe risolta la questione in modo da contentare ambedue le parti, e da soddisfare anche le esigenze militari, cui non soddisfa che incompletamente la Parma-Spezia. Codesto progetto, voi lo sapete, era quello di far rimontare la ferrovia da Reggio per la valle del Crostolo e della Secchia e portarla a Metra e di là distaccare due rami, uno dei quali corresse alla Spezia, per collegare, come è giustissimo, quell'arsenale colla valle del Po, l'altro per Lucca e così avere una nuova linea interna lontana dal mare, difendibile e sicura da attacco nemico.

È da osservarsi, o signori, che nello studio di questa linea è detto che essa è vistosamente importante sia per rapporto alle condizioni tecniche fondamentali, sia per ragioni statistiche e per locali circostanze, sia per motivi di una sfera anche più elevata; ed io fo osservare che la linea da Lucca all'Appennino, soltanto cioè da Lucca a Sassalbo, avrebbe percorso il territorio di 22 grossi comuni dei quali tra i rimarchevoli cito Decimo, il Borgo, i Bagni, Coreglia, Barga, Galliciano, Castelnuovo, Camporgiano, Castiglione, contrade ricche di legnami, di marmi, di buona lignite, e di varie miniere. Come ultima estremità, signori, capirei anche l'Aulla-Lucca; e non solo la capirei, la riterrei necessaria, indispensabile, ma soltanto il giorno in cui la Camera abbia decretato la Parma-Spezia.

Io combatto con convinzione, con fede la ferrovia Parma-Spezia, perchè, lo ripeto, la ritengo un errore: ma se l'errore sarà fatto, correggetelo, e fate la Aulla-Lucca, la quale in questo caso è necessaria: ma se fate l'Aulla-Lucca, non vi fermate nella vostra indulgenza, fate ancora un tronco che vada da Pracchia sino ai Bagni; del quale in poche parole dirò la ragione.

La potenzialità della linea Bologna-Firenze fino all'altezza della Porretta è doppia della potenzialità dalla Porretta a Pracchia, e da Pracchia a Pistoia; ma da Porretta a Pracchia (io che non sono un uomo tecnico non oserò di affermarlo) forse non è difficilissimo raddoppiare le rotaie; nel qual caso noi potremmo avere da Pracchia a Bologna una potenzialità uniforme, e nel tratto superiore una potenzialità doppia dell'attuale; cosicchè costruendo il tronco Bagni di Lucca e Pracchia, è evidente che avremmo una buona linea di potenzialità militare, abbastanza grande; e potreste per codesto lato rimediare anche ai non pochi inconvenienti che presenta ora la ferrovia Bologna-Firenze a causa delle sue

grandi pendenze: difetto che difficilmente sarà limitato anche nella Parma-Spezia.

Di fronte a queste diverse linee Parma-Spezia, Lucca-Modena, Lucca-Aulla, Pracchia-Bagni di Lucca (e non dimenticherò la Lucca-Sarzana, la Parma-Brescia, la Brescia-Iseo, tutte dichiarate dai nostri oppositori come necessarie per completare la Parma-Spezia), di fronte a tutte queste linee confesso che credo anch'io, come credono alcuni miei onorevoli colleghi, che il progetto non sia studiato abbastanza. Quindi anch'io pure farei una proposta come essi hanno intenzione di fare, se non che la vorrei meglio precisare, e desidererei cioè che tutti animati da un sentimento veramente patriottico e disinteressato, lasciassimo che il Governo nominasse una Commissione non composta nè d'ingegneri, nè di deputati, nè di altri che in qualche modo già siano stati interessati ai primi pareri, e che questa studiasse la questione di nuovo, e riferisse definitivamente presentando un nuovo progetto il quale studiato e compilato in questo modo, io ne sono persuaso, riscuoterebbe il pieno plauso della Camera. Ad ogni modo si rimedierebbe con coscienza all'errore, che è fondamentale in quasi tutte le linee ferroviarie italiane, per le quali non si è mai tenuto conto delle necessità militari.

Io comprendo che la necessità militare non può essere la sola determinante di un tracciato ferroviario, ed anche comprendo che in certi casi sia secondaria, ma non potrò mai spiegarvi come sempre si sia tenuto in disparte il concetto militare nella costruzione delle nostre ferrovie. E qui citerò ancora una volta l'onorevole mio amico Marselli, il quale diceva il 29 gennaio 1877: « pur troppo la ragione strategica non è riuscita a farsi valere nella scienza e nel tracciamento delle ferrovie italiane. »

Facciamo per carità, signori, che queste parole non possano essere più ripetute, dopochè avremo approvato questo progetto di legge.

La Camera non si lasci sedurre, non si lasci illudere; dico sedurre, giacchè l'onorevole presidente del Consiglio, trasformato in Giove ferroviario, si è presentato alla Camera, e su questa novella Danae, è disceso sotto forma di pioggia di milioni e di chilometri di ferrovia. Animata dal desiderio di fare cosa utile al paese, la Camera non sia vinta da particolari interessi privati, ed ordini che sieno meglio studiati i valichi appenninici.

In tal caso il nostro progetto perfezionato e lavato nell'onda di Lete ritornerà a noi, lo dirò anche io col divino cantore:

Rifatto sì, come piante novelle
Rinnovellate di novella fronda,
Puro e disposto a salire alle stelle.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bortolucci.

Voci. Chiusura! chiusura! (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Ho dato già facoltà di parlare all'onorevole Bortolucci e gliela mantengo.

BORTOLUCCI. Non vi aspettate da me, egregi colleghi, un lungo discorso; conosco le condizioni della Camera di fronte ai molti suoi lavori, e le rispetterò. D'altra parte, il campo di questa gravissima questione è stato così bene mietuto dagli onorevoli nostri colleghi, che hanno combattuto questa fortunata linea Parma-Spezia, che a me non resta quasi nulla da raccogliere.

L'onorevole Cocconi, il quale è stato l'unico che abbia fin qui parlato a difesa della sua Parma-Spezia, ha cominciato col tessere la storia e l'elogio della medesima, portandone l'origine ad un'epoca per noi lietissima, l'epoca prima del nostro risorgimento politico, sotto il governo del dittatore Farini. Poi egli, esimio cultore dell'arte salutare, ci ha fatto assistere ad una lezione di tecnologia ferroviaria, dicendoci che l'unico progetto dei valichi appenninici studiato, meditato e trovato regolare e completo, è quello della sua Parma-Spezia.

Io non so se questa conclusione dell'onorevole Cocconi sia conforme alle leggi della logica. A me, per esempio, non pare. Sbaglierò, ma da queste premesse storiche, e da questa affermazione che il progetto più regolare e completo fra i valichi appenninici è quello della Parma-Spezia, ne deduco invece quest'altra conseguenza, cioè che il Governo mentre ha avuto tutta la premura, tutta la sollecitudine di promuovere gli studi del valico Parma-Spezia, non ne ha avuta alcuna per fare studiare gli altri valichi, che pure, a senso di molti intelligentissimi della materia, non mancano.

Questa, a parer mio, è la sola logica conseguenza delle cose dette dall'onorevole Cocconi. Ma il grave problema consistente nel vedere quale fra i diversi valichi appenninici, fra la Porrettana e Piacenza sia il migliore, rimane sempre insoluto.

L'onorevole Cocconi ha inoltre ricorso al giudizio di persone autorevoli in fatto di scienza militare strategica, citando perfino il compianto Paleocapa, e non dimenticando le opinioni di precedenti Commissioni parlamentari.

Veramente l'argomento delle autorità non ha che un valore relativo, quello che possono meritare convinzioni individuali: tanto è vero che alle autorità citate dall'onorevole Cocconi, io ve ne contrappongo altre non meno rispettabili che sulla questione di che si tratta, portano una diversa opinione. Perfino l'illustre maresciallo Moltke sta contro la Parma-Spezia. Ma lasciando a parte quest'autorità stra-

niera, fra le nostrali ricordo il generale Araldi, il maggiore Poullè, il colonnello Rovighi, il Guarnieri, il generale Mezzacapo, per tacere dei nostri egregi colleghi, generale Fabrizi, Gandolfi e Marselli, ai quali pei loro studi e per la loro esperienza non può negarsi autorità e competenza in simili materie.

Ma l'onorevole Cocconi ha citato un altro nome rispettabile, quello del suo concittadino, generale Lombardini, benchè abbia dichiarato di non valersene.

È verissimo che fervendo tra militari la questione sul miglior valico dell'Appennino all'ovest di Bologna il generale Lombardini in un suo bellissimo opuscolo difese la Parma-Spezia. Ma l'onorevole Cocconi ha ommesso di citare un altro nome egualmente rispettabile, il colonnello Giorgio Pozzolini, il quale in una sua dotta memoria confutò vittoriosamente l'opuscolo del Lombardini, dimostrando che l'azione della Spezia come piazza di guerra, come perno di manovra, era nulla e che non doveva nè poteva essere altro che il nostro arsenale marittimo.

CASTAGNOLA. Domando di parlare.

BORTOLUCCI. Ma, signori, io non sono tecnico, nè militare, nè ingegnere, nè intraprenditore di ferrovie o di altri pubblici lavori; e dichiaro che parlo in nome soltanto del buon senso, di quel buon senso che è comune a tutti gli uomini ragionevoli e dal quale non dovrebbero mai allontanarsi le nostre deliberazioni.

Ora in nome di questo buon senso prego la Camera a volermi permettere alcune brevissime osservazioni, le quali serviranno se non altro a corredo delle molte che sono state fatte dagli egregi miei colleghi che hanno discorso nello stesso senso di me.

Una prima osservazione è questa. La Parma-Spezia cominciò a far parlare di sè, fin dai primordi del risorgimento italiano, cioè sin dal 1859. Continuò nel 1860 e nel 1862; sicchè nel 1865, con legge del 14 maggio, in circostanza che si approvò la fusione delle società Livornesi, Maremmane, Toscana centrale e Romane in una sola società che fu detta delle strade ferrate Romane, fu stabilito nella convenzione relativa all'articolo 3 quanto segue: « Allorquando il Governo si determini a fare costruire una strada ferrata dalla Spezia a Parma, egli potrà per legge speciale farne concessione alla società delle Romane, la quale si obbliga sin d'ora ad assumerla, osservando le condizioni dell'annesso capitolato. »

Da questa legge che non faceva che dare al Governo la facoltà, in date circostanze, di concedere la costruzione della ferrovia Parma-Spezia alla so-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

cietà delle Romane, si è voluto trarre la conseguenza di un diritto quesito in favore di detta linea; ma, in verità, così ragionando si ha un concetto erroneo del diritto quesito. Il diritto quesito consiste in un interesse o rapporto giuridico fra due o più persone, in forza del quale compete azione esercitabile davanti ai tribunali per ripetere l'adempimento del diritto medesimo.

Ora, o signori, chi può invocare quella legge per obbligare il Governo a costruire la Parma-Spezia? Evidentemente nessuno: perchè quella legge non creò alcun diritto, e si limitò a dare facoltà al Governo di concedere alla società delle Romane la costruzione di detta ferrovia. Era dunque una mera facoltà dipendente dai pubblici poteri, la quale non generava che una semplice speranza, una di quelle aspettative che non fanno luogo ad alcuna azione giuridica.

Dunque la questione del diritto quesito sollevata anche dall'onorevole Marselli non ha ragione di essere.

Ma, o signori, all'epoca di quella legge l'Italia era in condizioni politiche ben diverse dalle attuali. Non aveva Venezia, non aveva Roma, ed invece l'Austria era ancora accampata nel quadrilatero ai suoi danni. In quelle condizioni era naturale, almeno secondo il mio buon senso, che la difesa del paese convergesse su Piacenza e sulle piazze forti dell'antico Piemonte, baluardo della libertà ed indipendenza nazionale, e per conseguenza era naturale che il Governo pensasse alla Parma-Spezia, come linea militare strategica che si collegava col sistema generale della difesa dello Stato.

Ma, caduta Venezia, occupata Roma, e costituitasi l'Italia, le condizioni politiche del paese si trasformarono radicalmente; e perciò dovettero necessariamente cambiarsi anche i mezzi della sua difesa contro gli attacchi esterni.

Infatti mentre prima il nostro nemico, che dovevamo combattere, si trovava al nord-est dell'Italia, oggi coloro i quali ci potrebbero assalire ed invadere il nostro paese sono al di là delle Alpi nordiche ed occidentali, il perno della nostra difesa deve consistere non più a Piacenza e nelle fortezze dell'antico Piemonte, ma nel campo trincerato di Bologna. E se ciò è, ditemi, o signori, fra i due valichi in questione all'ovest di Porretta quale risponde maggiormente alla difesa generale dello Stato ed agli interessi economici del paese? A me non sembra dubbio, quello che partendo da Lucca e salendo gli Appennini discende per la valle della Secchia o per quella del Panaro a Reggio d'Emilia o a Modena, perchè tale linea come più vicina al campo trincerato di Bologna servirebbe al più pronto e più

sicuro concentramento del nostro esercito sulla valle del Po in caso di guerra.

Dunque militarmente parlando, secondo il mio debole avviso, Parma-Spezia non ha ragione di preferenza e si presenta anzi in condizioni più sfavorevoli degli altri valichi suoi rivali.

Una seconda osservazione è la seguente: Ho detto che fin dal 1859 si pensò alla linea Parma-Spezia, e benchè essa godesse i favori del Governo, pur nondimeno in questo lungo periodo di 20 anni, quanti ne passarono fino ad oggi, nessun intraprenditore serio, nessuna società solida si presentò per domandarne la concessione, e la stessa società delle Romane, che per la citata legge del 1865, confermata dalla successiva del 28 agosto 1870, avrebbe potuto giovarsene, non se ne preoccupò giammai.

Ora, o signori, è questo un fatto importantissimo, e che merita tutta la vostra attenzione; imperocchè esso rivela che, economicamente parlando, questa ferrovia non è riconosciuta utile e remunerativa. La ragione mi sembra chiara. Se fosse altrimenti credete voi che i capitalisti, gli speculatori che non mancano mai, non avrebbero fatto ressa al Governo per averne la concessione? Non sappiamo noi che il capitale corre là dove c'è un solo spiraglio di guadagno? Dunque l'abbandono in che fu lasciata fin qui questa linea ferroviaria dimostra eloquentemente la sua improduttività.

D'altra parte, signori, basta gettare uno sguardo sulla carta geografica e vedere i luoghi che attraversa per convincersi di questa verità. Ad eccezione di Parma, Spezia e Sarzana, d'onde essa parte e dove arriva, nella sua lunga percorrenza, i centri di popolazione che tocca sono Borgotaro che ha circa 3000 abitanti, Pontremoli che ne conterrà altrettanti, e le borgate di Bedonia, Bagnone e Aulla. Eccovi i principali centri percorsi da questa linea. (*Interruzioni dell'onorevole Cocconi*)

Non vuole l'onorevole Cocconi che sia così? (*Nuove interruzioni dell'onorevole Cocconi*)

Se non ho malinteso, l'onorevole Cocconi dice che Bedonia non c'entra e che invece avrei dovuto indicare Fornovo, ma questo è uno di quei piccoli paesi che non merita d'essere rilevato.

D'altronde, signori, abbiamo noi in quella vasta zona di montagne terreni fertili, opifizi, e stabilimenti industriali e commerciali che possono animare il lavoro di una ferrovia? No, signori, niuno di questi fattori di produttività e di ricchezza vi esiste.

Una terza osservazione è questa. Per sostenere la Parma-Spezia e darle qualche vitalità, si è dovuto o si deve aggiungerne altre due, vale a dire, la di-

ramazione per Sarzana e la famosa succursale Aulla-Lucca nata come un fungo d'autunno.

Lasciando da parte la diramazione verso Sarzana, che è di cinque chilometri, la seconda non può a meno, o signori, di fermare la vostra attenzione, poichè essa conta 87 chilometri, e importa una spesa dai trenta ai quaranta milioni. Ma avessimo almeno qualche progetto di massima che ci indicasse i punti principali, la possibilità e il modo di perforare le Alpi Apuane! Nulla, nulla di tutto ciò. Un bel giorno si guardò forse da uno stenditoio verso quel gruppo meraviglioso e bizzarro delle Apuane, e si disse: attraverso alle medesime è possibile una ferrovia, dunque si faccia.

Ma io domando, o signori, se è lecito procedere con tanta leggerezza, e se dobbiamo profondere i milioni dei contribuenti italiani in questa maniera. Non basta, o signori, non basta. La Parma-Spezia muore a Parma, e per galvanizzarla, permettetemi la espressione, la si vuole incoronare di una rosa di ferrovie. Diffatti voi vedete che hanno già fatto capolino la ferrovia Parma-Suzzara domandata dall'onorevole D'Arco; l'altra Caiano-Borgo S. Donnino-Cremona, che sta tanto a cuore al nostro onorevole collega Ronchei, e la Parma-Brescia-Iseo che tanto piace al nostro egregio ex-ministro dei lavori pubblici Zanardelli.

Ma, signori, siamo noi tanto ricchi da prodigare così il pubblico denaro? E se vogliamo spendere, non abbiamo altri urgenti bisogni a cui provvedere? Non abbiamo l'armamento del nostro esercito di terra e di mare, il corso forzoso, questa camicia di Nesso che irretisce tutte le fibre della nazione, la viabilità ordinaria, le bonificazioni e tante altre necessità? E non sarebbe egli meglio pensare ad alleggerire i pubblici tributi che ormai sono a tale misura da rendersi insopportabili?

E notate, signori, che mentre senza la Parma-Spezia voi potreste egualmente costrurre quelle strade secondarie a scartamento ridotto o con altri sistemi economici, tanto giustamente raccomandati da molti dei nostri onorevoli colleghi, ammessa invece la Parma-Spezia che come grande linea attraversante gli Appennini deve farsi a scartamento normale importante una doppia spesa, voi sarete costretti di fare anche le dette ferrovie secondarie attorno la medesima collo stesso sistema, cioè, a binario ordinario e normale per coordinarne l'esercizio. Ed ecco le conseguenze tecniche e finanziarie a cui andreste incontro. È un calcolo all'ingrosso, ma non molto lontano dal vero.

Parma-Spezia chilometri 114; diramazione a Sarzana chilometri 5; succursale Aulla-Lucca chilometri 87; Parma-Brescia-Iseo chilometri 104. Lascio

a parte la Parma-Suzzara e la Caiano-San Donnino-Cremona, e già sono 310 chilometri.

Vediamo la spesa. Parma-Spezia è preventivata 46 milioni, Aulla-Lucca 30 milioni, Parma-Brescia-Iseo 16 milioni. Totale 92 milioni.

All'incontro, se si facesse il valico appenninico da Lucca verso Modena o verso Reggio d'Emilia per la valle del Panaro o per quella della Secchia, o del torrente intermedio Rossenna, oppure del Crostolo, avremmo una linea che sarebbe lunga tutt'al più 168 chilometri, e il suo importo salirebbe a soli 52 milioni.

Ora, signori, il mio buon senso mi dice: piuttosto che spendere 92 milioni, val meglio spenderne 52. E badate che in questo modo sarebbero soddisfatti tutti i grandi interessi del paese, poichè questa linea sarebbe eminentemente strategica, e congiungendosi a Modena colla Mantova-Verona, e quivi trovando l'altra conducente alla Germania pel Brennero provvederebbe anche eminentemente in modo diretto agli interessi generali economici del nostro paese.

Signori, io riconosco quant'altri mai la necessità di completare la nostra rete ferroviaria, riconosco che le ferrovie sono strumenti efficaci e fattori potenti di produzione, di ricchezza e di prosperità. Ma *sit modus in rebus*; io credo che in una questione così grandiosa, in una questione che occupa tutte le menti, e che interessa il presente e l'avvenire economico e finanziario della nazione, poichè la sobbarca ad un aggravio di parecchi miliardi, noi dobbiamo procedere con le regole della più scrupolosa prudenza e giustizia. A me sembra che i criteri che debbono guidarci siano questi tre: 1° non ammettere se non linee ferroviarie, le quali sieno dimostrate assolutamente necessarie ed utili, massime quando se ne faccia ricadere la spesa esclusivamente sopra lo Stato, il che vuol dire su tutti i contribuenti italiani; 2° spendere il meno che si può e nel miglior modo che si può; 3° non separare mai nella scelta delle grandi ferrovie nazionali od internazionali, quali sono per esempio quelle attraverso alle Alpi e agli Appennini, lo scopo militare e strategico della difesa dello Stato, dall'altro pure eminente degli interessi generali economici del paese. Ed io sono lieto di constatare che la onorevole nostra Commissione ha seguito in massima questi criteri, poichè a pagina 17 della relazione trovo queste parole:

« Si dirà da alcuno: non è al concetto militare che dovete ispirarvi, ma all'economico, quello costituendo lo stato eccezionale, questo il normale. Rispondiamo che a nostro avviso nessuno dei due concetti deve imporsi in modo rigido ed assoluto; e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 26 MAGGIO 1879

prevalere sull'altro tirannicamente, essendo merito del legislatore e dello statista di armonizzarli. E si è appunto perchè se ne volle l'armonia, anzi perchè si volle concedere la prevalenza all'economico, che furono sin dal nostro risorgimento costruite le linee marittime, le quali pur sfiorando, per dir così, la cute della penisola, avvicinavano e mettevano in relazione città importantissime, mentre oggi si sente il bisogno di rinvenire i mezzi più adatti a completare la nostra rete, al duplice fine del progresso economico e della guarentigia politica. »

Onorevole Commissione, in nome di questi principii che voi consacrate nella vostra elaboratissima e sapiente relazione, vi domando che siate conseguente a voi stessa, e armonizzando tutti i grandi interessi militari, commerciali ed economici, vogliate sospendere per ora questa linea da voi troppo accarezzata, provocando studi più dettagliati, più profondi e più completi sul migliore dei valichi appenninici, e ne avrete la lode da noi e da tutto il paese.

Signori, se io fossi persuaso che questa linea Parma-Spezia, la quale ha avuto la potenza e la gloria di convertire un nostro egregio collega, in uno dei suoi più strenui paladini, mentre prima era stato il più valoroso difensore della sua rivale, se io fossi persuaso, dico, che questa strada fosse evidentemente utile e necessaria, credetelo, francamente e lietamente vi darei il mio voto. Imperocchè, sappiatelo, gli interessi particolari della mia città e provincia, la quale se volle una strada ferrata dovette farsela a proprie spese con le consorelle di Mantova e Verona, ed ora in questo *mare magnum* di ferrovie è fra quelle che meno se ne avvantaggiano, mi possono bensì toccare il cuore, ma non far velo all'in-

telletto in modo da preferirli agl'interessi generali della nostra patria, la quale tutti dobbiamo desiderare e volere grande, prospera e forte.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. L'onorevole Arisi ha facoltà di parlare.

Voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Pare che la Camera sia stanca.

Domani mattina alle 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 15.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore 10 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge pel riordinamento del dazio sopra gli zuccheri.

(Alle ore 2 pomeridiane)

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2° Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso;

4° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

5° 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.