

## CCXII.

## 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *La petizione n° 2133 è dichiarata di urgenza. — Osservazioni del presidente sui lavori degli uffici. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate, e precisamente della tabella A, linea 4ª, Faenza-Pontassieve — Il deputato Minucci sostiene la necessità di un nuovo valico dell'Appennino ad oriente della Porretta — Il deputato Gessi espone una serie di considerazioni in favore della linea Faenza-Firenze — Il deputato Guarini oppugna le ragioni portate in favore della linea Faenza-Firenze, e chiede che siano fatti nuovi studi in confronto colla linea Forlì-Arezzo — Il deputato Serristori parla in favore della linea Faenza-Pontassieve — Il deputato Fossombroni parla brevemente per fare una dichiarazione — Essendo chiesta la chiusura, il deputato Toscanelli la combatte, e la Camera non approva la chiusura — Lo stesso deputato Toscanelli, con molte considerazioni, sostiene la linea Faenza-Pontassieve contro la Faenza-Firenze — Considerazioni del deputato Baccarini sui due valichi appenninici Firenze-Bologna e Faenza-Pontassieve; e dichiarazioni e risposte dello stesso deputato Baccarini agli oratori che l'hanno citato nei loro discorsi.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana del giorno precedente, il quale è approvato; quindi del seguente sunto di petizioni:

2134. Gli impiegati di nomina amministrativa nelle regie miniere del ferro dell'Elba preoccupati dalla situazione in cui essi si troveranno allorchè il Governo sarà addivenuto all'affitto delle dette miniere, pregano la Camera di prendere in considerazione la loro speciale condizione e di provvedere che nel capitolato d'onori d'appalto d'annettersi alla legge relativa, venga inserito un articolo che riconosca i servigi prestati ed assicuri il loro avvenire.

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

**MELCHIORRE.** La Giunta municipale della città di Agnone e del comune di Casalanguida (Abruzzo Citeriore) raccomandano vivamente alla giustizia della Camera elettiva la linea ferroviaria Cajanello-Isernia-Castel di Sangro-Ortona a Mare e ne assegnano le ragioni. Si chiede adunque per questa petizione, che porta il numero 2133, l'urgenza, e si fa la solita preghiera al presidente, che sia mandata alla Com-

missione che è incaricata di riferire sul disegno di legge intorno al riordinamento ed all'ampliamento di tutte le linee ferroviarie del regno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Melchiorre domanda che piaccia alla Camera decretare l'urgenza sulla petizione 2133.

(L'urgenza è ammessa.)

Questa petizione farà il corso regolamentare: sarà, cioè, trasmessa alla Commissione per le costruzioni ferroviarie.

**MAZZARELLA.** Buon viaggio! (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Credo opportuno di avvisare la Camera, che domani è l'ultimo giorno della riunione degli uffizi estratti a sorte or sono due mesi. Vi sono sei uffizi i quali devono esaminare alcuni disegni di legge, esame già compiuto dagli altri uffizi. Essi sono: il quarto, quinto, settimo, ottavo e nono, che devono ancora nominare il commissario per il disegno di legge relativo alla riforma del dazio di consumo; il secondo, che ha da nominare il commissario sul disegno di legge per il riscatto delle ferrovie Romane, disegno di legge che fu dichiarato di urgenza; il quinto ed il nono, che devono nominare i commissari per il disegno di legge per aggregazione del comune di Cercemaggiore

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

alcircondario di Campobasso: quindi per domani saranno convocati soltanto gli uffizi 2°, 4°, 5°, 7°, 8° e 9°, cui spetta esaminare questi disegni di legge; gli altri, 1°, 3° e 6°, non saranno convocati. Venerdì si procederà al sorteggio dei nuovi uffizi.

ENGLÉN. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Englen ha facoltà di parlare.

ENGLÉN. Siccome la Sessione è sullo scorcio, crederei fosse opportuno che non si procedesse ad una nuova estrazione di uffizi e continuassero quelli che ora sono in esercizio, come si è fatto più volte.

Voci. No! no!

MAURIGI. Vi sono ancora due mesi di lavoro.

PRESIDENTE. Onorevole Englen, mi pare che la sua proposta non incontri la generale approvazione, giudicando dalle voci di diniego che si sentono nella Camera.

La ritira, non è vero?

ENGLÉN. La ritiro.

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.

La Camera avendo approvato nella tabella A le prime tre linee, deve ora discutere la quarta Faenza-Pontassieve.

Il primo iscritto per parlare su questa linea è l'onorevole Codronchi. Ha facoltà di parlare.

CODRONCHI. Avendo parlato sul principio, cedo il mio turno all'onorevole Minucci.

PRESIDENTE. Che lo segue immediatamente, del resto.

Dunque, spetta di parlare all'onorevole Minucci.

MINUCCI. Onorevoli colleghi, quando l'egregio mio amico Codronchi, parlando sul complesso delle linee iscritte nella tabella A, prese a dimostrare con quanta fretta, con quanta poca considerazione fosse stata fatta la scelta di un valico dell'Appennino ad oriente della Porretta, la benevola attenzione con cui vennero le sue parole accolte dalla Camera, e i frequenti segni d'approvazione che dà più lati l'interruppero, mi fecero accorto come non invano la grave ed importante quistione vi fosse stata posta innanzi agli occhi. E poichè fin d'allora egli si augurava che altri alleati sarebbero scesi in campo per combattere la medesima battaglia, così io che sapeva che dopo di lui avrei da un altro punto di

vista, ma col medesimo intento, fatte alla Camera le medesime osservazioni, e che sarei stato il primo a sottoporle alla Camera per la cortesia dell'egregio mio amico Fossombroni che mi cedeva il suo turno nell'ordine degli oratori iscritti, ne trassi buon augurio per l'esito della difficile causa, di cui mi era assunto la difesa.

Lungi quindi dal ripetere con l'onorevole Codronchi che avrebbe ascritto ad onore di cadere fra i primi, lungi dal dichiarare con l'altro mio amico Mocenni che egli difendeva una causa forse totalmente perduta, io vi dichiaro, o signori, che nell'alto senso di giustizia e d'imparzialità della Camera credo di trovare argomento a bene sperare dell'esito della lotta.

Tutta la difficoltà per me consisteva in un punto solo: nel richiamare in mezzo a questa (mi si permetta l'espressione) confusione d'interessi regionali cozzanti fra loro, l'attenzione della Camera sopra un quesito, che, se si presenta in parte come collegato agli interessi di città e di provincie, ha per scopo principale e precipuo l'interesse della nazione.

E poichè la vostra attenzione fu dal forbito, elegante e dotto discorso dell'onorevole Codronchi richiamata su questa linea, così io vi dico che spero, non già di combattere com'esso per l'onore delle armi, ma per la corona dell'alloro.

La necessità di un nuovo valico dell'Appennino ad oriente della Porretta non è questa la prima volta che si presenta e s'impone alla Camera.

Voi già sapete, onorevoli colleghi, come fino dal gennaio 1860 il Governo della Toscana, rappresentato dal nostro onorevole collega Ricasoli, faceva un decreto con cui invitava a presentare gli studi per una facile e pronta comunicazione fra la Romagna e la Toscana. Nel 1863 una Commissione d'ispettori del genio civile fu nominata dal Ministero col medesimo intendimento, e voi ricorderete la relazione che nel 28 luglio 1870 ci presentava l'egregio nostro collega il commendatore Cavalletto.

Ognuno poi ricorda la solenne discussione che ebbe luogo in quest'Aula, nel giugno 1877.

Gli splendidi discorsi pronunziati in quell'occasione dall'onorevole Baccarini, dall'onorevole Farini e dall'onorevole Zanardelli sono troppo presenti alla memoria di ciascuno di noi, perchè io mi permetta di farvi perdere il tempo riassumendone i concetti.

Ma se la necessità di un valico appenninico ad oriente della Porretta, era generalmente ed universalmente sentita, non per questo l'intendimento di questa linea fu sempre lo stesso.

Il Governo della Toscana col suo decreto del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

1860 mirava alla più rapida congiunzione dei due mari, dell'Adriatico e del Tirreno.

La Commissione che riferiva nel 28 luglio 1870 aveva per iscopo di prescegliere la linea, che meglio rispondesse al riavvicinamento di Firenze con le Romagne.

La discussione invece, che qui si fece amplissima nel giugno del 1877, mostrò ad evidenza come, per le mutate condizioni del nostro paese, per l'acquistata nostra definitiva capitale in Roma, l'andamento di quella linea dovesse essere essenzialmente diverso.

Roma è omai nostra, diceva l'onorevole Zanardelli, e a Roma dobbiamo da ora innanzi *tendere egualmente gli sguardi e la mente.*

In coerenza di questa discussione parlamentare e dei risultati della medesima, il ministro dei lavori pubblici nel 23 agosto 1877 nominava una nuova Commissione di ispettori del Genio civile, con l'incarico speciale di raffrontare fra loro le varie linee proposte per un valico dell'Appennino ad est di Porretta, avendo in mira più specialmente le mutate condizioni del paese. Era così tracciata la via per questa nuova Commissione. Degli studi anteriormente fatti, delle proposte anche concrete che erano state precedentemente esaminate, doveva farsi, come disse con energica frase nella seduta del 4 giugno 1877 l'onorevole Zanardelli *tanquam tabula rasa.*

Essa doveva avere un solo obiettivo, l'obiettivo cioè di Roma capitale d'Italia, l'obiettivo del più celere congiungimento della valle del Po e della mediana Italia con Roma.

Il fine quindi a cui doveva anzitutto tendere la Commissione nominata col decreto 23 agosto 1877 era un fine altamente politico-amministrativo. Questo non era, nè doveva già essere l'unico ed assoluto criterio per la scelta della linea, ma questo doveva essere il precipuo fine che la Commissione doveva porsi innanzi agli occhi allorquando incominciava l'esame delle molte proposte che venivano da ogni parte del paese presentate. Invece la Commissione nominata col decreto 23 agosto 1877 non solo, come disse il mio egregio amico Codronchi, fece le cose malamente ed in fretta, non solo, per quanto uomini competentissimi in materia tecnica fossero chiamati a compirla, precipitò i suoi giudizi, ma dimenticò quasi affatto il fine per cui era stata essenzialmente nominata; poichè, invece di scartare, come ne aveva avuto quasi il compito all'ora della sua nomina, tutti quei progetti di ferrovia che avessero per obiettivo la città di Firenze, essa divise i progetti stessi in due classi, in quelli cioè che avevano per obiettivo Firenze ed in quelli che avevano per obiettivo Roma. E mentre per i primi

essa credè di dover dare la preferenza e far cadere la scelta sulla linea che movendo da Faenza giungesse a Firenze, per i secondi disse che senza dubbio la linea migliore e la preferibile era quella che movendo da Forlì giungesse ad Arezzo.

Ciò nonostante si sarebbe creduto, o signori, che la scelta definitiva del Governo non avesse potuto essere per un momento dubbiosa.

Risuonava ancora in quest'Aula l'eco delle parole pronunciate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, colle quali egli dichiarava in nome del Governo che scopo ed obiettivo delle nuove linee da costruirsi esser doveva la città di Roma. Nè si sarebbe potuto supporre che un altro ministro dei lavori pubblici in quel medesimo gabinetto avesse potuto presentarvi una linea con obiettivo diverso.

Eppure così fu, o signori. E l'onorevole Depretis, nella sua relazione che precedeva il progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, fu il primo a pronunziarsi per la linea Faenza-Firenze, ed il suo esempio fu seguito dall'onorevole Baccarini che gli successe nel palazzo di San Silvestro; fu seguito poi dall'onorevole Mezzanotte, ed accettato dalla Commissione nostra parlamentare. Se non che questa ebbe almeno il pudore di volgere la fronte della linea a Roma, facendo lo sbocco non a Firenze ma a Pontassieve.

Parrebbe, onorevoli colleghi, che questa concordia di tutti i ministri che si succedettero al portafoglio dei lavori pubblici, dall'onorevole Zanardelli in appresso, e la conferma data in massima dalla nostra Commissione parlamentare alla linea prescelta, dovesse toglierci il coraggio di combattere o lasciarci solo, come diceva ieri con frase incisiva il relatore ai difensori della Lucca-Modena, il coraggio della disperazione. Eppure non è così. Imperocchè, avvezzi a pesare i giudizi non per l'autorità delle persone che li pronunciano, ma in forza delle ragioni sulle quali si fondano, siamo avvezzi anche a vedere nella Camera far sempre altrettanto; e quindi, siccome noi crediamo che alle ragioni che mossero i ministri e la Commissione a prescegliere la linea faentina, altre se ne possono contrapporre più valide e più forti, così siamo certi che voi, onorevoli colleghi, terrete altissimo conto delle considerazioni che potrò andare svolgendo, senza guardare affatto alla nessuna autorità della persona che le sottopone al vostro esame.

Quali furono, onorevoli colleghi, le ragioni che indussero i ministri dei lavori pubblici a prescegliere la linea Firenze-Faenza, e la Commissione parlamentare a prescegliere quella Faenza-Pontassieve? Quali furono i motivi che mossero gli uni e gli altri a rifiutare definitivamente la Arezzo-

Forlì? Se queste ragioni tali saranno, e così giuste vi sembreranno da non potere ammettere obbiezione o replica, sta bene che quella linea sia scelta nell'interesse dell'intero paese: ma se invece riescisse a me di dimostrarvi (ed io la credo cosa facilissima), che quelle ragioni non hanno alcun peso, o furono create per sostenere e giustificare la scelta precedentemente fatta, io credo, onorevoli colleghi, che voi troverete modesta la mia domanda quando mi limito a chiedervi che un più accurato studio, un più attento esame sia portato su questa scelta del nuovo valico dell'Appennino.

E, per seguire l'ordine cronologico delle varie proposte, comincerò dall'esaminare per quali ragioni l'onorevole Depretis credette preferire la linea Faenza-Firenze alla linea Arezzo-Forlì; e mi permetterete di leggervele testualmente, poichè esse hanno così poco valore in sè stesse, che io dubiterei, colleghi onorandissimi, che voi sospettaste che, nel riassunto delle medesime, io avessi ad arte qualche cosa ommesso per diminuirne l'importanza. Ecco le testuali parole alle quali ho accennato:

« Confrontando poi la linea di Firenze-Faenza « colla Forlì-Arezzo, quest'ultima, se riavvicina nettamente Bologna alla capitale, presenta però « gli inconvenienti di traversare territori poco produttivi e popolati, di non avere importanza commerciale locale, e di richiedere tuttavia una spesa « superiore di 16 o 17 milioni a quella che occorre « per la Firenze-Faenza. L'accennato abbreviamento « non giustificerebbe un dispendio così elevato, « tanto più che a quella maggiore spesa non si limita tutto l'aggravio che quella linea arrecherebbe « alle finanze dello Stato, poichè assorbirebbe molta « parte del tracciato Bologna-Firenze-Arezzo, e la « città di Firenze verrebbe a trovarsi fuori della « linea di più diretto percorso fra la bassa valle del « Po e Roma, il che senza assoluta necessità devesi « evitare. E queste considerazioni ci parvero così « gravi che non abbiamo esitato a proporvi di costrurre la linea Faenza-Firenze a preferenza della « Arezzo-Forlì. »

Ma queste considerazioni, che non sono molte, come la Camera ha udito, queste considerazioni, che parvero così gravi da determinare la scelta dell'onorevole Depretis a favore della linea Faenza-Firenze, e che si riassumono tutte in una differenza di spesa e in un minor reddito chilometrico, sono esse vere e provate?

Debbo confessare, onorevoli signori, che quando lessi per la prima volta la prima parte di questa relazione che si riferisce al tracciato delle due linee Firenze-Faenza ed Arezzo-Forlì, dubitai per un momento di essermi ingannato. Lessi e rilessi e

tornai a leggere di nuovo, tanto parevami impossibile che l'onorevole Depretis, ministro allora dei lavori pubblici, avesse scritto e sottoscritto una simile eresia. E qui mi spiace di non vedere al suo banco il presidente del Consiglio onorevole Depretis, al quale s'io avrei potuto perdonare d'aver dimenticato

I ruscelletti che dai verdi colli  
Del Casentin discendon giuso in Arno  
E fanno i lor canali verdi e molli;

se avrei anche perdonato di aver dimenticato quelle ridenti regioni che tutti chiamano la Svizzera della Toscana; non avrei certo potuto perdonare, a lui che resse il Ministero d'agricoltura e commercio, d'aver dimenticato i ricchi e molti prodotti che quella valle dispensa ai mercati della Toscana, non avrei potuto perdonare, a lui ministro dell'interno, d'aver dimenticato i molti e popolosi borghi, le terre e le città che quella linea percorre o pone in comunicazione, cominciando da Arezzo, Capolona, Subbiano, Rassina, Bibbiena, Poppi, Soci, San Piero in Bagno, Santa Sofia, Meldolo e Forlì; non avrei potuto perdonare, a lui già ministro della marina del regno d'Italia, d'aver dimenticato per un momento solo le ricchissime foreste che vestono le alte giogaie dell'Appennino dal monte della Falterona al monte Coronaro... (*In questo punto entra l'onorevole presidente del Consiglio*)

**MAZZARELLA.** Il ministro giunge a proposito. (*Si ride*)

**MINUCCI.** A lui poi ministro tante volte del Regno d'Italia per le finanze avrei potuto tanto meno perdonare di avere dimenticato le molte e prospere industrie che fan ricco e rigoglioso il Casentino, e mi permetta ora di rammentargli che i lanifici di Strà e di Soci danno un movimento commerciale di più di tre milioni all'anno, e che le ricche filande di seta di Castel San Niccolò, di Poppi e di Rassina hanno un movimento annuo commerciale di più di un milione, come sia per tutta la Toscana e in molte parti d'Italia comune l'uso degli oggetti lavorati in legno che si fabbricano nella valle di Moggiona; e mi permetta finalmente di proclamare che quella valle, ricca di forza motrice, e l'ove la mano d'opera trovasi facile, intelligente e a buon prezzo, è destinata ad un avvenire industriale splendidissimo. Quello poi che al ministro dei lavori pubblici non potrò perdonare giammai si è di aver dimenticato ciò che in proposto a Commissione stessa del Genio civile, da lui nominata, aveva scritto nella sua relazione. E valga il vero. Essa così si esprimeva sul rapporto del suolo e delle popolazioni cui doveva servire la nuova linea Arezzo-Forlì. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

MINUCCI. (*Legge*)

« Le regioni del Mugello, del Casentino e dell'alto Tevere per le quali le nostre linee accedono all'Appennino sono tutte tre importanti e pressochè egualmente, sia per densità di popolazione che per fertilità di suolo.

« L'importanza maggiore che la prima ripete dalla vicinanza di una grande città, è compensata nella seconda dall'esistenza di diverse industrie, e nella terza dalla maggiore estensione del territorio. »

Come dunque, o signori, poichè la Commissione degli ispettori governativi aveva detto che nessuna differenza sapeva trovare, nè per la fertilità del suolo, nè per la densità di popolazione, fra le varie linee che si contendevano la palma, poteva io leggere, senza altissima meraviglia, le parole della relazione dell'onorevole Depretis, colle quali concludeva che questa linea attraversava terreni incolti e spopolati? Io vorrei che l'onorevole Depretis, riposandosi un poco dalle gravi occupazioni del suo duplice ministero, e dalle molte preoccupazioni che devono tenergli l'animo sospeso nel guidare la barca in questo mare infido, potesse venire un momento a respirare le balsamiche aure delle nostre conifere, o gustare il nettare dei nostri vigneti, e a bearsi l'occhio nella bellezza di quelle valli, ed allora sono certo che egli arrossirebbe di avere scritto quelle parole e si affrettarebbe a farne onorevole ammenda. (*Rumori vari*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Li prego di fare silenzio. Rispettino la libertà della parola.

MINUCCI. Che cosa, o signori, io devo inferire da ciò? Che cosa devo io pensarne quando, tra gli argomenti addotti dal ministro dei lavori pubblici per preferire una linea, ne veggio uno che contraddice così manifestamente alla verità dei fatti? Io devo dire, o signori, che quella linea non fu certo bastantemente studiata; io devo dire che non furono le ragioni che fecero prescegliere la linea, ma che fu la linea che, una volta prescelta, suggerì le ragioni per giustificarla.

Ma la linea proposta, soggiungeva l'onorevole Depretis, costa 16 o 17 milioni più della Faentina, e questa differenza di spesa deve bene essere tenuta in qualche conto. Ma anche questa asserzione è dessa poi vera?

Devo premettere che il progetto della linea Forlivese è un progetto studiato in tutti i suoi particolari, con una coscienza ed una accuratezza alla quale rese omaggio il Consiglio superiore dei lavori pubblici. E questo progetto studiato così attentamente ed accuratamente porta una spesa complessiva di lire 43,392,270 09.

Devo premettere che i prezzi, sui quali furono fondate le previsioni per questo progetto di ferrovia, sono quelli stessi dati all'ingegnere Mercanti dalla Commissione degli ispettori del Genio civile che furono incaricati di percorrere quel tracciato; devo premettere che nella spesa di 43,332,370 lire, è compreso anche il materiale mobile per 1,617,142 61. E ciò nonostante il ministro dei lavori pubblici e la Commissione parlamentare non accettano questi dati. Essi prevedono la spesa di questa linea non già in 43 milioni, cifra tonda, quanto la prevede il progetto dell'ingegnere Mercanti accuratamente studiato e pienamente approvato dal Ministero dei lavori pubblici, ma la elevano di punto in bianco, e vorrei poi domandarne il perchè, alla somma di milioni 56. Quando invece si presentò il progetto della linea Firenze-Faenza, si calcolò all'ingrosso una spesa di 40 milioni, in via d'approssimazione. E avvertite, signori, che, per questa linea, nei 40 milioni non si comprende il materiale mobile, il quale costa, a dir poco, due milioni circa, e che così aumenterebbe la spesa da 40 a 42 milioni.

Ma vi è di più. L'onorevole Gabelli vi disse con chiare parole ciò che dobbiamo pensare di queste previsioni di spese per i progetti di massima. Egli diceva come la spesa, in questo caso, aumenta sempre in media di un 75 per cento. Ed io scommetto, o signori, che quando dovesse eseguirsi la Faenza-Firenze, forse questo calcolo si troverebbe ancora inferiore al vero. Comunque sia, io credo di poter cogliere in flagrante delitto di lesa calcolo la Commissione e il ministro; in quanto che, come stabiliscono essi la spesa dei 40 milioni per la linea Faenza-Firenze, per la quale non esiste un progetto? Essi prendono le previsioni della Commissione 23 agosto 1877 per la linea Faenza-Pontassieve, per la quale si calcolava una spesa di 36,700,000 lire; quindi l'aumentano di lire 3,300,000 per portare quella linea a Firenze.

Ma, onorevoli colleghi, l'ingegnere Tarducci, il quale studiò questo progetto, prevede per il solo traforo di Pratolino la spesa di 6,500,000 lire, e l'onorevole Codronchi vi disse come la parte più costosa e più grave dell'Imola-Firenze fosse appunto quel tratto che è fra Borgo San Lorenzo e Firenze.

Ora come volete voi, se la sola galleria di Pratolino costa sei milioni e mezzo secondo i calcoli di quello che studiò il progetto di massima, prevedere soltanto per l'intera linea da Borgo San Lorenzo a Firenze la spesa di 3,300,000 lire?

Questo calcolo risulta evidentemente inattendibile. A questo proposito io mi permetterò di leggervi il riassunto delle spese che sopra dati tecnici

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

positivi fece per questa linea la Giunta comunale di Forlì nella sua petizione al Parlamento nazionale:

« Valutazione effettiva della Faenza-Firenze :

	Chil.	Lire	Lire
La galleria dell'Appennino e quella valutata come sopra . . .	3,35	>	6,200,000
Occorre aggiungere, secondo il progetto ministeriale, la spesa per la galleria di Pratolino prevista dall'ing. Tarducci . . .	3,50	>	6,500,000
La linea montuosa ove esistono 16 gallerie secondarie nei tratti da Firenze a San Piero a Sieve, e da Ronta a Marradi, escluse le gallerie, come si rileva dalla perizia del padre Antonelli del marzo 1861 ascende a . . . . .	46,15	580,000	26,767,000
I tratti delle valli restano per conseguenza della lunghezza complessiva di . . . . .	44,00	170,000	7,480,000
Si ripetono le altre previsioni pel mobiliare e spese impreviste . . . . .	>	>	8,230,000
Sommano . . . . .	97,00	>	55,177,000

Signori, 12 milioni di più di quello che l'ingegnere Mercanti aveva previsto e calcolato esattamente per la linea Arezzo-Forlì.

Non dico già che debbansi ritenere per infallibili i criteri tecnici che portano così gravi differenze. Ma se è vero che l'elemento della spesa fu esattamente studiato per l'Arezzo-Forlì e non fu esaminato se non per approssimazione per la Faenza-Firenze, se è vera questa enorme differenza che si presenta secondo i vari calcoli istituiti dal Ministero e dalla Commissione, e dalla Giunta comunale di Forlì sui dati tecnici che si è procurata, io vi domando se questo progetto sia stato completamente studiato come esigevano la sua gravità e la sua alta importanza.

L'onorevole Depretis soggiunge che la linea forlivese toglierebbe alla Bologna-Firenze-Arezzo molta parte del transito attuale.

Davvero che questo non mi sembra un argomento più valido ed importante di quelli fin qui discussi. Qualunque linea si voglia costruire attraverso l'Appennino ad oriente della Porretta dovrà togliere per necessità una parte del movimento di questa linea, ma a noi pare che, quanto più la nuova linea da costruirsi sarà prossima a quella Porrettana, tanto maggiore sarà la sottrazione di movimento che a quella farà, tanto minori saranno gli elementi di vita propria, ed autonoma.

Ora, poichè la Faenza-Firenze si muove dalla Porrettana ad una distanza di soli 54 chilometri, mentre la forlivese si muove alla distanza di circa 68

chilometri, poichè la Faentina corre parallela alla Porrettana mentre la Forlì-Arezzo percorre una diagonale, e così discostasi sempre più dalla linea della Porretta, così è certo che questa troverà nei terreni che solca un maggior elemento per la propria vita, per la propria esistenza indipendente.

Anche quest'argomento adunque, se non si ritorce contro l'argomentante, non è certo tale da poter dar causa vinta al ministro dei lavori pubblici che proponeva la Faenza-Firenze a preferenza della linea forlivese.

Finalmente l'onorevole Depretis dice che la forlivese taglierebbe fuori Firenze dal movimento della bassa valle del Po, e che ciò non può farsi senza una vera necessità. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego-di far silenzio.

MINUCCI. Ed ecco finalmente un argomento vero, ecco finalmente la grande parola; non si voleva, non si vuole tagliare fuori Firenze dal movimento ferroviario della bassa valle del Po.

Nessuno più di me, o signori, onora ed ama quella illustre quanto infelice città, nessuno più di me vorrebbe porgerle benefica la mano per risollevarla all'antica grandezza e all'usato splendore, ma è egli questo, o signori, il mezzo per compensare le gravi ferite che i destini d'Italia hanno a quell'illustre città immeritamente portate? Il solo movimento di transito non può accrescere ricchezza e prosperità a quel paese, il movimento di transito lascia le cose come sono; è polvere negli occhi per i gonzi e nulla più. (*Bene!*) I forestieri che visiteranno l'Italia scenderanno sempre a Firenze. Essi non avranno bisogno che una linea ferroviaria li costringa a passarvi, ma vi saranno allettati dagli antichi e splendidi monumenti, dalle grandi memorie, dall'aria purissima, dalle dolci e cortesi maniere, da quell'insieme in breve che fa di Firenze l'orgoglio d'Italia. Certo peraltro nessuno sarà mai costretto a fermarvisi quando abbia altra direzione ed altri intendimenti, sol perchè piacque all'Italia di fare una linea ferroviaria che mette capo a Firenze... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego.

MINUCCI. Ma poi, se questo era il vero, il grande argomento per il quale doveva presceglersi la linea di Faenza, come si spiega, o signori, la discordanza fra il Ministero e la Commissione? La Commissione non vi propone più la Faenza-Firenze, essa vi propone, e con argomenti che troverete molto validi e degni di grande ponderazione, la Faenza-Pontassieve.

E allora che cosa vale l'argomento dell'onorevole Depretis in favore di Firenze? Oh! abbandoni pure la linea di transito l'onorevole Depretis, Firenze

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

aspetta ben altro da lui ed io mi auguro e sono certo anzi che l'otterrà.

Eliminati così uno ad uno gli argomenti che a favore della linea faentina poneva nella sua relazione l'onorevole Depretis, mi resta a vedere quali fossero le ragioni che consigliarono l'onorevole Baccarini a mantenere per quella linea la preferenza. E qui al solito mi permetto di leggere le precise parole della relazione.

« Posta in questi termini la questione, la scelta fra l'una e l'altra linea... (*Rumori a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, non siamo che alla quarta linea; abbiano pazienza altrimenti come si giungerà alla fine di questa discussione?

**MINUCCI...** « dipende essenzialmente dall'importanza... »

**PRESIDENTE.** Aspetti, onorevole Minucci, che si faccia silenzio.

Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

Prosegua, onorevole Minucci.

**MINUCCI.** « Posta in questi termini la questione « (leggo la relazione dell'onorevole Baccarini), posta « in questi termini la questione, la scelta fra l'una o « l'altra linea dipende essenzialmente dalla impor- « tanza, che nelle attuali condizioni, debba attri- « buirsi all'uno o all'altro di quei due diversi obiet- « tivi. Ora, considerando che il tragitto fra Bologna « e Roma è già stato recentemente ridotto colla co- « struzione del tronco Terontola-Chiusi: che invece « le linee attuali assai imperfettamente provvedono « alle relazioni commerciali fra la Toscana e le Ro- « magne, l'entità delle quali è tuttavia molto mag- « giore di quella del movimento fra le Romagne ed il « Lazio: che la linea Firenze-Faenza, a giudizio delle « autorità militari più competenti, efficacemente con- « correrà a rafforzare l'importanza strategica della « piazza di Bologna per la difesa dello Stato, mentre « a tale scopo non soddisferebbe egualmente alcuna « linea, che avesse il suo sbocco sulla ferrovia adria- « tica a maggior distanza da Bologna, abbiamo do- « vuto tener ferme le anteriori conclusioni favore- « voli alla costruzione di questa linea. »

L'onorevole Baccarini, come la Camera ha inteso, non riprodusse alcuno degli argomenti che avevano determinato la scelta del suo predecessore. Egli disse in sostanza che la distanza fra Bologna e Roma aveva già avuto un conveniente accorciamento con la costruzione della Terontola-Chiusi. Soggiunse che il movimento commerciale della Romagna, era maggiore verso la Toscana che verso il Lazio; e finalmente che ragioni strategiche per la difesa di Bologna consigliavano questa linea.

La Commissione parlamentare poi disse, che questa sola era la vera, la precipua ragione per la

quale doveva prescegliersi la Faenza-Pontassieve. Anzi disse di più: disse perfino, e lo vedremo in appresso, che se non vi fosse stato questo grande ed essenziale interesse militare, non si sarebbe potuta decidere a concedere un altro valico dell'Appennino ad oriente di Porretta.

Ora esaminiamo un momento, e concedetemi benevola la vostra attenzione, l'importanza di queste asserzioni. In primo luogo, dice l'onorevole Baccarini, la distanza tra Bologna e Roma fu convenientemente abbreviata con la costruzione Terontola-Chiusi. Ma è questo un argomento serio e degno di fermare l'attenzione della Camera? Io me lo domando, e, con tutto il rispetto all'autorità del nome e del sapere del nostro onorevole collega, ripeto: è ella questa forse una ragione abbastanza grave, per fermare la vostra attenzione? L'essere stata accorciata la distanza fra Bologna e Roma, toglie forse l'utilità e l'importanza di un accorciamento anche maggiore di questo?

Ma quando la linea Forlì-Arezzo vi abbrevia la distanza tra Bologna e Roma di 55 chilometri (che tale è l'abbreviamento secondo l'ultima modificazione fatta sulle indicazioni della Commissione del 23 agosto 1877); questi 55 chilometri di meno, tra la piazza di Bologna e la capitale del regno, è forse una cosa indifferente, da poterci passar sopra, come se non meritasse alcuna considerazione? Io dirò anzi che la Camera quando votò l'abbreviamento Terontola-Chiusi, prese moralmente impegno di votare fin d'allora la Forlì-Arezzo; inquantochè questa è la prosecuzione diretta di quella linea che la Camera votava appunto per diminuire la distanza tra Bologna, l'alta Italia e la capitale.

E non bisogna, signori, fermarsi alla considerazione di questi soli 55 chilometri di abbreviamento fra Roma e Bologna; inquantochè, allorquando la Forlì-Arezzo sarà costruita, è evidente che proseguendo quella linea per Lugo e Ferrara (come credo debba aver per tempo avvertito il mio onorevole amico il deputato di Lugo), continuando, diceva, quella linea per Lugo e Ferrara, avremo un abbreviamento di 102 chilometri fra la bassa valle del Po e la capitale del regno. E aggiungete, signori, che accorceremo così la distanza fra la capitale e tutti gli sbocchi del Brennero, del Sömmering e della Pontebba, ed accorceremo anche la percorrenza di tutte le provenienze dall'Austria e dalla Germania col cuore e col centro d'Italia.

L'onorevole Baccarini affermava in secondo luogo che il movimento commerciale delle Romagne si volge a preferenza verso la Toscana piuttostochè verso Roma.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

Anzitutto a me pare che non si debbano sulle statistiche del passato fondare le previsioni dell'avvenire. Roma non raggiunse ancora il suo completo sviluppo. Questa grande città, desiderio di tutti gli italiani e oggetto di tutte le nostre aspirazioni da secoli, questa grande città è destinata a divenire un emporio commerciale e un centro di traffici importantissimi, sebbene non sia ancora giunta a tal punto. È perciò che non bisogna considerare Roma qual essa è presentemente.

Il commercio nostro non ha preso ancora questa direzione come dovrebbe, ma bisogna pensare all'avvenire, perchè una strada ferrata di questa importanza non si costruisce ogni dieci anni.

L'onorevole Baccarini non considerò poi il problema sotto tutti i suoi aspetti. Esso si preoccupò soltanto del commercio che dalle Romagne e da Ancona procede verso la Toscana, e non si preoccupò niente affatto del commercio dell'Italia superiore con Roma e con Napoli; non si preoccupò del movimento che si dirigerà per questa linea dal Sömmering, dal Brennero, dalla Pontebba e dal Gottardo.

Ora, allorchando si tenga conto dell'accorciamento di cui parlava poc'anzi, dell'accorciamento cioè della linea Ferrara-Lugo-Forlì, è evidente che questa linea è destinata ad un grande avvenire commerciale. E si noti che il commercio delle Romagne, di cui parlava l'onorevole Baccarini, non tutto si volge e fa capo a Firenze; questo commercio in gran parte si volge a Livorno, e per andare a Livorno certo non si varrà mai della nuova linea Faenza-Firenze, inquantochè troverà più conveniente e più breve l'attuale linea porrettana.

Un'ultima considerazione su questo proposito. Gittate gli occhi, onorevoli colleghi sulla carta: considerate quell'immensa romboide che si estende dalla Porretta a Fossato e che comprende più di 15 mila chilometri quadrati di terreno e tre milioni di abitanti. Quella romboide per la quale si doleva a ragione nel 4 giugno 1877 l'onorevole Baccarini, vedendola deserta d'ogni comunicazione ferroviaria.

Ebbene, signori, mentre la linea Firenze-Pontassieve si stacca a soli 55 chilometri dalla linea bolognese, e percorre e si sviluppa in un raggio non superiore a 60 chilometri da questa, lasciando così scoperto il vasto tratto dalla Futa fino a Fossato per un raggio di 180 chilometri, la Forlivese taglia diagonalmente questa romboide correndo direttamente ad Arezzo. Basterebbe questa sola considerazione per dimostrarvi com'essa per la sua giacitura topografica sia la vera linea commerciale indicata per gli interessi di tutte le provincie che si trovano comprese in questa vasta regione.

Resta un altro argomento, accennato dal ministro e svolto dalla Commissione nella sua relazione, voglio dire, o signori, l'argomento strategico.

La nostra Commissione parlamentare così concludeva il suo esame sui diversi valichi dell'Appennino:

« La vostra Commissione ebbe a convincersi che le relazioni industriali e commerciali fra la valle Tiberina ed il Veneto non sono poi tali da richiedere una nuova linea ed un nuovo valico appenninico, sempre costosissimo, la di cui spesa può giustificarsi in vista di un grande, legittimo ed imperioso interesse.

« Roma non ha tali vistose importazioni ed esportazioni da imprimere nella nostra coscienza l'idea di un tale bisogno, e se si eccettua il beneficio di qualche ora di viaggio ai viaggiatori che dal Veneto volgono alla capitale, si può ritenere che il valico resterà infecondo, o quanto meno gli utili suoi non saranno proporzionati agli oneri gravissimi della nazione.

« La maggioranza della Giunta, persuasa di ciò, avrebbe negato il suo assenso al nuovo passaggio appenninico ad oriente di Bologna, se ad esso non si riattaccasse un grandissimo, anzi primario interesse militare.

« Questo è dunque il vero caso dell'eccezione.

« La linea che si propone deve guardarsi principalmente dal lato della difesa nazionale, ed in secondo luogo da quello delle relazioni economiche. »

Onorevoli colleghi, permettetemi, e ne chiedo innanzi perdono, di pronunziare in quest'aula una piccola eresia. Io credo che si esageri presso di noi l'importanza di queste linee militari-strategiche: io credo che male a proposito tutto si voglia coordinare ad un sistema d'istituzioni militari che il paese male sopporta, e peggio sopporterà in avvenire. Io penso che sia preferibile di sviluppare le industrie ed il commercio in un paese che ne manca, pur troppo, di quello che aumentare la importanza strategica di una piazza, o la difesa di un passo dell'Appennino. Ho più volte pensato alla verità di ciò che l'illustre Ernesto Rénan scriveva ad un suo amico della Germania, quando paragonava quella nazione ai guerrieri del medio-evo, stretti e soffocati nel ferro delle loro armature. E quando infatti considero le condizioni della Francia, che dopo le inenarrabili sconfitte del 1870, dopo gli eccidii della Comune, dopo cinque miliardi pagati per indennità di guerra, alza ancora la testa, prospera, ricca e fiorente; quando paragono le sue condizioni a quelle della Germania, la quale dopo le sue ammirabili vittorie trovasi inceppata



nei suoi movimenti, stretta nel suo cerchio di ferro, oppressa dalla stessa sua potenza, e quasi l'ultima nella via dei civili progressi (*Susurro*), quando la vedo agitata dalle fazioni che minacciano di rompere ogni freno legale, come il bollor della vaporiera il coperchio della caldaia che lo serra, domando, signori, se non sia più opportuno pensare all'avvenire economico della nazione, di quello che insterilirne la produttività con esagerate spese militari.

Fatta questa riflessione, permettetemi di esaminare se sia vero ciò che la Commissione ed il Ministero dicono relativamente all'importanza strategica di questa linea. Non crediate, onorevoli colleghi, che io voglia venir a parlarvi di piani militari, di movimenti d'eserciti, di piani di campagna. Mi pesano ancora sull'animo le parole che l'onorevole Bertolè-Viale rivolgeva ieri all'onorevole Bortolucci, allorquando diceva che gli era parso vederlo scendere armato di lancia e spada nella pianura modenese sul cavallo d'Orlando. No, egregi colleghi, non vi dirò cosa che possa parere un portato della mia mente, un giudizio della mia intelligenza; mi riferirò soltanto a ciò che in proposito è stato detto e scritto da competentissime persone.

Ma prima di tutto mi permetto un dubbio e faccio una domanda alla lealtà del ministro e del relatore della Commissione. È egli forse il Comitato dello stato maggiore che ha risolto la questione dell'importanza strategica delle due linee? È egli stato interrogato questo autorevole corpo consulente per sapere quale delle due linee merita la preferenza? Credo di no e lo ritraggo dalla risposta dell'onorevole generale Bruzzo, allora ministro della guerra, risposta che leggesi nell'allegato che forma parte della relazione della Commissione parlamentare.

Da questa io rilevo che la preferenza dell'una piuttosto che dell'altra delle due linee fu data dall'onorevole ministro della guerra sul parere di tre generali da lui interpellati.

Io confesso candidamente, sebbene non conosca chi siano questi tre generali, e per quanto professi al loro sapere cieca fiducia, che avrei preferito fosse interpellato direttamente il Comitato dello stato maggiore.

Ma vediamo un po' cosa dice questo responso dell'autorità militare.

Io trovo innanzitutto che dell'Arezzo-Forlì non se ne fa neanche parola, e perchè? per una ragione semplicissima: il ministro rispondeva ai quesiti formulati dalla Commissione e tra questi della linea Forlivese non se ne parlava nè punto, nè poco. Il quesito che fu fatto all'autorità militare fu il seguente: qual è preferibile tra le due linee Faenza-Firenze o

Faenza-Pontassieve? e in secondo luogo, quale è preferibile delle due linee Imola-Pontassieve, e Faenza-Pontassieve? Il quesito dunque non era completo; e se non era completo, perchè non comprendeva la Forlivese, mal si può dire che fosse stata respinta come non idonea e non adatta la linea Forlì-Arezzo.

La Commissione dei tre generali avendo innanzi a sè un quesito limitato alle due linee Imola-Pontassieve, Faenza-Pontassieve o Firenze non poteva considerare la questione se non da un sol punto di vista, cioè da quello della difesa della piazza di Bologna.

Ma è poi questo il solo quesito che bisognava sottoporre all'esame della Commissione? È soltanto sulla difesa della piazza di Bologna che bisognava interpellare l'autorità militare?

Io tenni dietro con religiosa attenzione alle parole che con tanta competenza pronunziò ieri in quest'Aula il generale Bertolè-Viale, e lo intesi confermare che il precipuo scopo di una linea strategico-militare era quello di facilitare la mobilitazione dello esercito.

Se da questo punto di vista si guardassero le linee Faenza-Firenze ed Arezzo-Forlì, permettetemi che io vi dica che non vi può essere tra l'una e l'altra confronto; in quanto che mentre l'Arezzo-Forlì partendo dall'altipiano d'Arezzo con pendenze minime e regolari, non eccedenti giammai il 12 per mille, va a raggiungere la città di Forlì con una sola pendenza e contropendenza, la linea Faenza-Firenze, movendosi da Faenza, deve salire sul monte della Futa discendere nel piano della Sieve, risalire Pratolino, scendere a Firenze con diverse pendenze e contropendenze. E così essendo, o signori, quando sarà il caso di muovere l'esercito sia per concentrarlo nella valle del Po, sia per farlo ritirare sulla capitale, lo troveremo sempre inceppato nei suoi movimenti dalle strette dell'Incisa e dalle pendenze della valle dell'Inferno, che rendono così misera la potenzialità della linea fra Arezzo e Firenze.

Ma poi, se l'autorità ed il parere dei generali che furono interpellati, avessero dovuto avere tanto peso sull'animo della Commissione e della Camera, perchè non fu prescelta l'Imola-Pontassieve? Noi vegliamo in questo parere, che io tengo dinanzi agli occhi, come l'autorità militare si pronunciasse netta e recisa per l'Imola-Pontassieve, in quanto che, allorquando vogliasi una linea la quale sbocchi nel cerchio di difesa della piazza di Bologna, per servire alla migliore difesa di quella città, noi non possiamo avere altra linea migliore di quella. Ma quando fu abbandonata l'Imola-Pontassieve per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

scegliere la Faenza-Pontassieve, e si tenne la testa della linea al di fuori del raggio fortificato e della linea d'azione della piazza di Bologna, tanto valeva il giungere sino a Forlì, ponendo così la linea al riparo d'un attacco anche della cavalleria leggiera e dell'infanteria del nemico.

Io non mi diffonderò molto a lungo in queste considerazioni militari; spero che altri, con molta maggiore competenza di me potrà farlo. A me basta il far sentire alla Camera come non sia vero che il Comitato dello Stato maggiore abbia dato la sua preferenza a questa linea, e che non è stato neanche interpellato; come i generali interpellati avrebbero favorita e preferita la linea Imola-Firenze; come finalmente molti e valenti uomini, che fecero oggetto di speciali studi questa materia, abbiano dichiarato esplicitamente che la vera linea militare sarebbe soltanto la Arezzo-Forlì. E dettovi questo, o signori, io non ho che da domandarvi una sola cosa. Sembravi, o signori, che in questa condizione di fatto le linee attraverso l'Appennino ad oriente della Perretta siano state studiate con quella attenzione di confronti, con quella accuratezza di critica che richiede la importanza e la gravità dell'argomento?

Trattasi, o signori, della costruzione di una linea, la quale una volta costruita, chi sa quando permetterà di farne una seconda.

Lascio all'onorevole Puccioni la dolce lusinga di sentire quandochesia il fischio della locomotiva attraverso alla valle dell'alto Tevere. Io non mi illudo, onorevoli colleghi; il giorno in cui la Camera avrà pronunciato il suo verdetto, e avrà prescelto o la Faenza-Pontassieve o la Faenza-Firenze, gli interessi della Adriaco-Tiberina o della Forlì-Arezzo saranno spacciati per sempre. Nè mi solleticano troppo le parole dell'onorevole presidente del Consiglio, il quale venne a dirci, rispondendo agli onorevoli Puccioni e Guarini, che il primissimo studio da farsi era questo: cioè per una più breve congiunzione della bassa valle del Po colla capitale del regno. No, o signori, noi rimarremo colla Faenza-Firenze Dio sa per quante centinaia di anni. A me pare che, dopo lo sforzo che si pretende oggi dalla nazione, sforzo che non si fermerà al miliardo e 200 milioni, ma certo oltrepasserà i due miliardi, la potenza economica della nazione sarà così sfruttata, da non permettere neanche la audacia di una lontana speranza per le linee che non saranno comprese nella votazione del disegno di legge che oggi discutiamo. (*Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gessi ha facoltà di parlare.

**GESSI.** Gli onorevoli miei amici personali e politici, il deputato Codronchi nelle sedute del 21 e del 22, ed il deputato Minucci poco fa, hanno colla facondia loro abituale e colla autorità che niuno loro contesta, combattuta la scelta del valico appennino ferroviario che il Ministero ci propone e che la nostra Commissione parlamentare ci consiglia. Ora a me spetta il grato compito di difenderla pel primo. Ma a ciò fare mi sarà necessario di prendere brevemente in esame le varie linee rivali, d'istituire confronti e paralleli, e di fare un po' di storia. Perciò mi fa d'uopo invocare la benevolenza vostra, che spero mi vorrete accordare. Mi studierò di non abusarne.

Molte sono le linee che si disputano l'onore della preferenza per un valico ferroviario, che tra quello di Pracchia e quello di Fossato congiunga il versante Adriatico col Mediterraneo della penisola nostra. Quasi ognuna delle vallate che partendo dalla catena centrale dell'Appennino si dirigono verso l'Adriatico, invoca di essere solcata da una ferrovia; e tutte queste linee si possono dividere in tre gruppi...

**PRESIDENTE.** Vuole alzare un po' la voce, onorevole Gessi, perchè gli stenografi possano sentirlo?

**GESSI.** Tutte queste linee attraverso all'Appennino si possono dividere in tre gruppi: toscano-romagnolo, umbro-romagnolo e toscano-marchigiano. Lasciando da parte il gruppo toscano-marchigiano, che per ora è fuori di combattimento, verremo ad esaminare gli altri due. Sono scopi assai diversi, sono interessi molto differenti quelli che questi due gruppi debbono soddisfare, e tutti di rilevante importanza. Certamente sarebbe di grande utilità il costruire due linee, una per ciascuno di questi gruppi, poichè così e gli interessi del commercio, che tende a farsi strada da Ravenna verso Firenze e Livorno, e gli interessi amministrativi che domandano una comunicazione più diretta fra Bologna e la capitale, potrebbero essere soddisfatti.

Ma il problema che oggi sta dinanzi alla Camera è quello di scegliere quella che possa essere più conforme agli interessi generali del paese, ed a quelli delle provincie attraversate, al commercio delle quali questa ferrovia deve servire.

Fino da molti anni fa appena si incominciò a parlare di ferrovie in Italia, fu sentito il bisogno di una ferrovia che unisse Firenze e Livorno alle città di Romagna in direzione di Ravenna e dell'Adriatico, e da alcuni benemeriti cittadini si incominciarono a studiare la linea Faenza-Firenze, la Forlì-Pontassieve e la Imola-Firenze, e fino dall'agosto 1845 fu domandato al Governo della Toscana la concessione di fare degli studi per una ferrovia per la valle della

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

Sieve e del Lamone in direzione di Faenza. La controversia fra queste linee durò per molti anni con poca speranza di buona riuscita, finchè il 10 gennaio 1860, durante il periodo dei Governi provvisori, quello della Toscana nominò una Commissione tecnica per esaminare queste linee « considerando l'utilità di una linea che unisse Firenze ad una delle città della Romagna ed all'Adriatico. »

Il presidente di questa Commissione che fu l'egregio ingegnere Giuliani, nel marzo 1862 presentò un accurato rapporto col quale dava la preferenza alla faentina, ma non pertanto nel 15 agosto 1863 fu nominata dal ministro dei lavori pubblici un'altra Commissione tecnica la quale nell'ottobre 1865 si recò a visitare le località interessanti ciascuna di queste ferrovie.

Intanto sorsero altri progetti tra Cesena ed Arezzo, Rimini-Arezzo, Fano-Arezzo, e furono presentati al Ministero, il quale li deferì all'esame della Commissione predetta, quantunque dapprima incaricata di esaminare soltanto i valichi romagnoli. Ed anche questa seconda Commissione, il 28 luglio 1870, presentò una molto accurata e dotta relazione, la quale distingue le varie linee in linee che fanno capo a Firenze o a Pontassieve, e linee che fanno capo ad Arezzo. Fra le prime dà la preferenza alla Faenza-Pontassieve e la giudica con queste parole: « Tutta questa linea lunga chilometri 92,700, è sviluppata sopra ottimi e sicuri terreni, non richiede lavori straordinari, ha una galleria relativamente breve e che dovrebbe essere perforata entro terreni che presumibilmente non offriranno ostacoli da non potersi vincere coi mezzi ordinari; e richiede una spesa relativamente mite, semprechè si consideri che si ha da attraversare la giogaia dell'Appennino e si rammentino le spese ed i lavori giganteschi che sono occorsi negli altri simili passaggi fino ad ora costruiti. Conchiudendo, si può ragionevolmente dichiarare, che difficilmente un altro qualunque passaggio dell'Appennino può trovarsi in condizioni tanto favorevoli quanto questa. »

Per la linea Imolese invece conchiude così: « In una parola la linea progettata dall'ingegnere Gannoni è buona, e sarebbe certamente preferibile a qualche altra se non avesse il difetto capitale di essere troppo vicina alla Porrettana, della quale invece di riuscire utile sussidiaria, diverrebbe un'emula, per cui essa vivrebbe in parte a carico di quella. Oggi, relativamente a questa linea, non resta che da rimpiangere che non sia stata prescelta alla Porrettana quando si pensò a stabilire un primo passaggio attraverso l'Appennino nella media Italia. »

Fra le linee marchigiane sceglie la Arezzo-Fano

per la valle del Metauro ed i poggi della Scheggia ed Anghiari e per l'Alpe della Luna.

Paragonando poi la linea del Metauro con quella del Lamone, dà la preferenza a quest'ultima, con savi argomenti che ora sarebbe troppo lungo ripetere.

Un giudizio così esplicito e sicuro per parte di una Commissione tecnica tanto competente in materia, e dopo un esame tanto accurato ed argomenti così convincenti, crea in favore della linea faentina un precedente che nessuno potrà mai disconoscere.

Ma in quell'epoca memoranda, avvenimenti inattesi si succedevano con vertiginosa rapidità! Una guerra disastrosa che lacerava il cuore dell'Europa aveva atterrato l'impero francese sui campi di Sedan, ed il nostro glorioso esercito veniva a liberare questa Roma, che da tanti anni anelava di essere unita al rimanente d'Italia.

Così il 20 settembre colla abolizione del potere temporale dei Papi metteva il suggello alla grande opera della libertà e della unità della patria e compiva il più grande ed il più memorabile avvenimento del secolo.

Questo felice risultato ed il susseguente trasporto della capitale, spostava il centro di gravità della penisola da Firenze a Roma e faceva sì che un altro obiettivo si aggiungesse alle linee che dalla valle del Po, dovevano valicare l'Appennino.

Fu allora che sorse la proposta della Forlì-Arezzo tanto strenuamente difesa quest'oggi dall'onorevole mio amico Minucci; fu allora che la Cesena-Perugia e la Cesena-Arezzo acquistarono una importanza che prima non avevano; fu allora infine che all'obiettivo Firenze-Livorno fu aggiunto un altro obiettivo, Roma.

Esaminiamo ora il gruppo delle linee toscoromagnole e innanzi tutto la linea Pontassieve, o Firenze-Faenza che ci viene proposta dal Governo.

Io non starò qui a descrivere tutto l'andamento di questa linea per non entrare in troppo minuti particolari, e non stancare la Camera. Dico solo che i terreni sui quali è tracciata questa linea sono perfettamente solidi e consistenti, e che l'esame che ne fece l'egregio ispettore delle miniere, cavaliere Giordano, allegato alla relazione tecnica del 1870, ne fa perfettamente fede.

Egli dice:

« Per quasi tutta la sua estensione, cioè fin verso Brisighella, vi predomina il terreno d'arenaria, magno saldo e sicuro. Vi abbonda il buon materiale da costruzione. Poco prima di Brisighella appaiono terreni argillosi del terziario superiore, che formano le ultime falde della catena; ma questi non fanno ostacolo alla ferrovia, che ivi è quasi ovun-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

que tracciata assai lontano dai poggi ed in siti sicuri dai loro scoscendimenti. »

E conclude col dire che « non incontra che ottimi e sicuri terreni. »

L'onorevole Codronchi, nel suo discorso dell'altro giorno, disse che io, riguardo a questa ferrovia, aveva avuto delle inopinate alleanze, non so... fortuna inattesa.

Io veramente non so a che cosa voglia alludere l'onorevole Codronchi con queste parole. Riguardo a questa legge, credo che delle alleanze più o meno, ne abbiamo avute tutti. Ma sa l'onorevole Codronchi, sa la Camera, quali sono in quest'occasione i miei veri alleati? I miei formidabili e sicuri alleati, che nessuna avversità di vicende politiche o parlamentari potrà mai togliermi, sono la struttura dei miei monti, la configurazione topografica delle mie valli.

Esaminiamo a questo proposito la linea imolese per la valle del Santerno. La linea imolese, che non starò ora a descrivere per non annoiare di troppo la Camera, partendo da Firenze fino a San Piero a Sieve, ha il primo suo tratto comune colla faentina, tanto che si accetti l'attacco diretto a Firenze come si accetti l'attacco a Pontassieve.

Da questo punto sale l'alto Mugello per Scarperia e Sant'Agata, valica un burrone con un viadotto lungo 280 metri ed alto 40, viadotti che sulla linea Faentina non si riscontrano, quindi attraversa il colle dell'Apparita con una galleria di 870 metri e finalmente la giogaia dell'Appennino tra la Futa e monte Guerrino con un *tunnel* di 5565 metri che la Commissione ha trovato modo con qualche variazione di tracciato ed aumento di pendenza di ridurre a 4700; mentre il *tunnel* della linea Faentina è di 3700; precisamente un chilometro di meno. Quindi sbocca sul Santerno sopra Firenzuola e di là segue il corso di quel fiume e scende per Firenzuola, Castel del Rio, Fontana, Tossignano fino ad Imola dove incontra la ferrovia Bologna-Ancona. Nella galleria principale si possono praticare pozzi della profondità da 50 a 200 metri soltanto presso due imbocchi, ma rimane sempre nel centro un nucleo a foro cieco di metri 2600 mentre nella Faentina il nucleo a foro cieco è di 1300; precisamente la metà. E questo mostri all'onorevole Codronchi il motivo per cui la Commissione tecnica assegnò otto anni e mezzo come tempo necessario al traforo del *tunnel* imolese, mentre assegnò cinque anni e mezzo soltanto per quello del *tunnel* della linea Faentina. Egli disse che la Commissione assegnò un tempo più lungo dove la galleria era più breve. No; mi perdoni, onorevole Codronchi. Pensi che la galleria dell'Imolese è un chilometro più lunga di quella

Faentina e che il nucleo a foro cieco è lungo precisamente il doppio.

Quanto alle condizioni del terreno, dice la Commissione: « Questa galleria sembra paragonabile a quella di Pracchia » e veramente il paragone non è molto lusinghiero. « È perciò che la Commissione, calcolando su dati più favorevoli, ritiene che la perforazione richieda 8 anni e mezzo di tempo. La valle del Santerno, » prosegue la relazione « è in buona parte ristretta e tortuosa e principalmente tra Firenzuola e Fontana ha un carattere alquanto alpestre. La traccia attraversa il Santerno 19 volte con viadotti e ponti di considerevole altezza. » Il Lamone invece è attraversato 5 volte soltanto con ponti brevissimi, opere ordinarie.

« Occorrono inoltre in questa valle altri due viadotti e 20 ponti sui valloni confluenti e 15 gallerie di cui una di 750 metri di lunghezza e le altre minori di 400 metri; » mentre nella linea Faentina, dopo Marradi non s'incontra più alcuna galleria, e scorre facile e piana in mezzo ad un'aperta e spaziosa vallata.

L'onorevole Codronchi ha parlato delle pendenze. Egli disse che la linea faentina ha pendenze maggiori dell'imolese. È vero: ma l'imolese ha per compenso un *tunnel* assai più lungo. E questo è naturale: se si diminuiscono le pendenze, si allungano i *tunnels*. Una cosa compensa l'altra. Mi si conceda un *tunnel* più lungo ed anche nella linea faentina si potranno diminuire le pendenze. Ma uno degli argomenti principali che l'onorevole mio amico Codronchi ha invocato in favore della sua linea e al quale mi pare lamentasse che nessuno gli aveva dato adeguata risposta, è questo: le spese di esercizio della linea faentina, egli disse, sono superiori di quelle della linea imolese; ed è vero. L'onorevole Codronchi ha perfettamente ragione. Ma sa l'onorevole Codronchi, sa la Camera di quanto precisamente sono maggiori le spese di esercizio della linea faentina di quelle dell'imolese? E badi che il calcolo non l'ho già fatto io, non ne sarei capace; il calcolo l'ho trovato allegato alla relazione della Commissione tecnica del 1870, e porta la firma dell'ingegnere Biglia ispettore del genio civile.

I termini di confronto sono perfettamente comparabili, perchè qui si tratta di giudicare la linea Faenza-Pontassieve e la linea Imola-Pontassieve. Il costo del convoglio chilometrico nella linea di Faenza è di 2 97, quello dell'imolese 2 87. Dieci centesimi di differenza, i quali, in una linea, che supponiamo sia percorsa giornalmente da dieci convogli, importerebbero una lira per chilometro; la lunghezza della linea è di 108 per la imolese, 93 per la faentina; ebbene prendiamo una media, 100

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

chilometri; ad 1 lira per chilometro porta 100 lire al giorno, e per 365 giorni ogni anno fa 36,500 lire; il che portato a capitale al 5 per cento forma una somma di 730,000 lire; mentre la differenza di costo di costruzione tra le due linee è stata valutata dalla Commissione in 13 milioni. Le curve sono buone in entrambe le linee. La faentina ha una lunghezza assoluta di nuova costruzione di 97 chilometri per Firenze, e di 93 per Pontassieve; la imolese di 101 per Firenze e 108 per Pontassieve. La popolazione dei comuni attraversati è pressochè eguale nelle due vallate, ma è di qualche migliaio di abitanti superiore nella faentina.

La spesa calcolata dalla Commissione tecnica per vari progetti modificati in base agli stessi elementi, agli stessi criteri è di 40 milioni per la Faenza-Firenze, di lire 53,800,000 per l'Imola-Firenze, di lire 56,300,000 per l'Arezzo-Forlì, di lire 36,700,000 per la Faenza-Pontassieve.

E qui mi permetta l'onorevole Minucci di non accettare come indiscutibili i calcoli di spese che egli ha citati, basandoli sulla perizia, mi pare, d'una Giunta municipale. Fra la perizia d'una Giunta municipale e quella della Commissione tecnica ministeriale, permetta l'onorevole Minucci che io mi attenga a quest'ultima.

Secondo questa perizia, la differenza tra la linea faentina, tanto colla imolese, quanto colla forlivese, è tanto grande e rilevante che vale a compensare qualche altro punto di confronto, dove la faentina potesse per avventura risultare un poco inferiore, il che però non accade.

Addimostrata la superiorità tecnica della linea faentina su tutte le altre, mi rimangono a discutere gli obbiettivi.

Gli obbiettivi vanno considerati sotto il rapporto economico-commerciale e sotto il rapporto strategico. Le linee commerciali che questo nuovo valico dell'Appennino è chiamato a bonificare, sono queste:

Venezia-Bologna-Roma.

Trieste-Ravenna-Firenze-Livorno.

Brindisi-Bari-Ancona-Firenze-Livorno.

La percorrenza Bologna-Roma è attualmente di 449 chilometri, e colle nuove proposte avremo:

Bologna, Imola, Firenze — Roma . . . . . 451

Bologna, Faenza, Firenze — Roma . . . . . 460

Bologna, Faenza, Pontassieve — Roma . . . . . 436

Bologna, Imola, Pontassieve — Roma . . . . . 437

Bologna, Forlì, Arezzo — Roma . . . . . 403

Bologna, Cesena, Arezzo — Roma . . . . . 416

Bologna, Cesena, Perugia, Foligno — Roma 443

Bologna, Cesena, Perugia, Baschi — Roma . 413

Bologna, Rimini, Arezzo — Roma . . . . . 451

Bologna, Sant'Arcangelo, Fabriano — Roma 437

La più breve fra tutte queste linee è la Forlì-Arezzo la quale guadagna 44 chilometri sull'attuale per Firenze e Chiusi ed evita la linea porrettana. Sì, me lo perdoni l'onorevole Minucci che ha detto 55 chilometri, a me non risultano che 44, e si noti che l'Imola-Pontassieve in questa percorrenza guadagna 10 chilometri e la Faenza-Pontassieve ne guadagna 11, è una differenza trascurabile, ma pure è sempre più breve per Faenza.

Quanto all'itinerario Ravenna-Firenze, colla linea attuale abbiamo 216 chilometri:

Ravenna, Castel Bolognese, Bologna — Firenze . . . . . Chilom. 216

Colle nuove linee avremo:

Ravenna, Castel Bolognese, Imola — Firenze . . . . . » 151

Ravenna, Russi, Faenza — Firenze. ? . » 130

Ravenna, Forlì, Arezzo, — Firenze. . . » 228

Per Pontassieve: Imola 177, Faenza 146. — 31 chilometri di differenza.

Così per Imola si guadagnano 66 chilometri sull'attuale percorso, per Faenza 86 e per Forlì all'incontro si allunga di 12.

Coll'Imola-Pontassieve si guadagnano 39 chilometri. Colla Faenza-Pontassieve si guadagnano 70 chilometri.

Per la direzione Ravenna-Livorno abbiamo l'attuale linea per Bologna e Pistoia di 265 chilometri; con le nuove linee avremo:

Ravenna-Castel Bolognese-Pistoia-Livorno, chilometri 265.

Ravenna-Castel Bolognese-Imola-Firenze-Livorno, chilometri 247.

Ravenna-Russi-Faenza-Firenze-Livorno; chilometri 227.

Ravenna-Forlì-Arezzo-Firenze-Livorno, chilometri 325.

Per Imola-Pontassieve . . . . . Chilom. 275

Per Faenza-Pontassieve. . . . . » 244

E così l'itinerario Ravenna-Livorno passando per Faenza-Firenze guadagna 38 chilometri; per Imola-Firenze ne guadagna 18; colla Faenza-Pontassieve ne guadagna 21; e colla Imola-Pontassieve ne perderebbe 10.

L'itinerario invece Brindisi-Bari-Ancona-Firenze-Livorno importantissimo per le comunicazioni coll'Oriente, e pel trasporto dei grani che dalle Puglie vanno in Toscana, e per consumo, e per la industria delle paste ora percorre la linea Ancona-Foligno-Firenze per chilometri 334.

Ma col nuovo valico si avrebbe:

Ancona-Faenza-Firenze . . . . . Ch. 252

Ancona-Fano-Arezzo-Firenze . . . » 258

Ancona-Imola-Firenze . . . . . » 270

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

e così nella direzione Ancona-Firenze colla linea imolese si guadagnano 64 chilometri sull'attuale; colla Fano-Arezzo 76 e colla faentina 82.

Dunque anche la Fano-Arezzo che dalla Commissione tecnica del 1870 era stata prescelta per l'itinerario Ancona-Firenze risulta fra questi estremi più lunga di 6 chilometri della Faenza-Firenze, Firenze non Pontassieve in questo caso.

La percorrenza Ancona-Livorno si fa per Bologna e Pistoia perchè più breve di 46 chilometri della linea per Foligno e Firenze.

Abbiamo adunque:

Ancona-Bologna-Pistoia-Livorno, chilometri 385, e colle nuove linee avremo:

Ancona-Imola-Firenze-Livorno, chilometri 367.

Ancona-Faenza-Firenze-Livorno, chilometri 349.

Ancona-Fano-Arezzo-Firenze-Livorno, chilometri 355.

E così in questo percorso guadagna 18 chilometri la imolese, 30 la fanese e 36 la faentina. (Sempre più breve la faentina.)

Adunque la linea di Faenza per la percorrenza Ravenna-Firenze guadagna 86 chilometri; per la Ravenna-Livorno 38, per la Ancona-Firenze 82 e per la Ancona-Livorno 36 ed è sempre la più breve di tutte le linee possibili per ciascuna di queste quattro direzioni. La Faenza-Pontassieve perde 16 chilometri sulla Faenza-Firenze.

Il percorso da Venezia a Roma, e quindi dalla Germania orientale, dall'Austria-Ungheria, Oriente, Russia, insomma da tutti quei paesi dai quali si viene in Italia per il Brennero, la Pontebba ed il Sömmering, può essere migliorato da una ferrovia che vedo con piacere inserita in questo disegno di legge che ci sta dinanzi, la linea Ferrara-Ravenna-Rimini, con un tronco da Lavezzola a Lugo, linea che darà movimento e vita a quelle fertili pianure della Bassa Romagna, ricche di importantissimi prodotti agricoli.

Questa linea evidentemente dovrà essere allacciata collo sbocco della transappennina, in qualunque punto esso cada; ed io, già parlando della direzione Ravenna-Firenze e Livorno, ho calcolato un breve tronco, o Russi-Faenza, o Lugo o Bagnacavallo-Faenza, o Ravenna-Ferli, o Ravenna-Cesena, tronchi tutti brevissimi, di facile tracciato, in perfetta pianura.

Ora, prendendo per punto di partenza Ferrara, poichè per ora non credo possibile avere un altro passaggio del Po a valle di Pontelagoscuro, abbiamo per le comunicazioni con Roma l'attuale linea per Bologna e Firenze, di 494 chilometri, ed avremo:

Ferrara, Lugo, Castelbolognese, Imola, Firenze, Roma — 497.

Ferrara, Lugo, Bagnacavallo, Faenza, Firenze, Roma — 494.

Ferrara, Lugo, Castelbolognese, Imola, Pontassieve, Roma — 484.

Ferrara, Lugo, Bagnacavallo, Faenza, Pontassieve, Roma — 470.

Ferrara, Lugo, Russi, Ferli, Arezzo, Roma — 427.

Ferrara, Ravenna, Cesena, Perugia, Baschi, Roma — 430.

Ferrara, Ravenna, Rimini, Falconara, Roma — 490.

Ferrara, Ravenna, Sant'Arcangelo, Fabbriano, Roma — 451.

Ferrara, Ravenna, Cesena, Terontola, Roma — 438.

Così coll'Imola-Pontassieve si guadagnano 10 chilometri; colla Faenza-Pontassieve se ne guadagnano 24.

Ma la massima brevità che in ogni evento si può ottenere tra Venezia e Roma per Ferrara costruendo la Ferli-Arezzo, la Ferrara-Lugo ed il tronco Russi-Ferli, cioè ben 189 chilometri di nuove linee, non risulta che di 67 chilometri, e si ingannano coloro che affermano potersi guadagnare oltre 100 chilometri, e li prego a dimostrarlo.

Ora da Venezia a Roma per Bologna e Firenze si percorrono 606 chilometri. Quindi l'abbreviamento che ne risulta colla Ferli-Arezzo e gli altri tronchi non rappresenta che il dieci per cento sull'intero percorso.

Ma io qui faccio una domanda: vi è proprio questa necessità che tutte le ferrovie che si costruiscono in Italia siano dirette verso la capitale e formino il più breve percorso dalla capitale ad ogni angolo della penisola? È proprio indispensabile che tutte queste nuove linee convergano qua da ogni parte a creare un accentramento anche maggiore di quello che già vi esiste?

E ciò senza tener calcolo degli interessi commerciali ed economici di regioni importantissime, interessi stabiliti da molto tempo in base a rapporti naturali fra paese e paese. Per me è grandissima la influenza che la configurazione geografica e le condizioni orografiche e topografiche di un paese debbono avere sulla direzione delle grandi linee che regolano il sistema generale della sua rete ferroviaria.

Del resto, quando la Camera, per motivi politici od amministrativi stabilisse che la nuova linea dovesse essere tracciata in direzione di Roma, in questo caso pur anco io sorgerei a sostenere la Faenza-Pontassieve, la quale, senza allontanarsi di troppo da Firenze, abbrevia di 11 chilometri l'attuale percorrenza da Bologna a Roma ed evita le difficoltà della linea porrettana.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

Tra la Faenza-Pontassieve e la Forlì-Arezzo la differenza di percorso in direzione di Roma è di soli 33 chilometri; e 33 chilometri non mi sembrano giustificare la maggiore spesa che la linea forlivese importa sulla faentina di ben 20 milioni.

E qui a dimostrare quanta maggiore importanza abbia per un valico appenninico l'obiettivo Firenze sull'obiettivo Roma, la Commissione tecnica porta alcuni dati statistici con queste parole:

« Delle merci a piccola velocità che provenienti dalle Marche e più dalle Puglie e dal Barese transitano per Falconara verso Foligno, una quarta parte soltanto è diretta verso Roma; il resto verso Firenze, Livorno, ed oltre. » E più avanti:

« Del movimento in arrivo e partenza di merci che ha luogo fra le stazioni della Romagna ed il versante tirreno dell'Appennino, il 27 per cento ha luogo nella direzione di Roma, ed il 73 in quella di Firenze.

« Paragonando il traffico che si versa sulla linea Firenze-Pisa con quello che n'esce per il transito di Firenze verso Arezzo si rileva che nelle merci la separazione ha luogo in proporzioni eguali alla sopraindicata, e per i viaggiatori in proporzioni molto più sfavorevoli a Roma. »

Ed infine nota « che quanti viaggiano per istruzione o per diporto, fanno sosta a Firenze. Per questa parte del movimento l'accorciamento per Forlì o Cesena non avrebbe alcuna utilità. »

Nè si creda che il movimento delle merci che dal Veneto scendono in direzione di Roma sia di grande entità, e superi quello che da Ravenna o da Bari è diretto verso la Toscana; imperocchè il movimento commerciale di maggiore entità è quello che da Trieste per mezzo delle società di navigazione apposita fa capo a Ravenna, e di là alle diverse città della Romagna per raggiungere Firenze e tutta la Toscana.

Ora la dogana di Ravenna, stando alle ultime statistiche dell'anno 1877, registra annualmente circa sei milioni di chilogrammi di esportazione, e 15 milioni di importazione; e la massima parte di questo commercio si fa con Trieste e viene diretto verso la Toscana.

Il porto di Ravenna lavora come scalo di quello di Trieste. È doloroso il dover confessare che porti italiani lavorino in dipendenza di porti stranieri, ma pur troppo è una verità, e bisogna pur riconoscerlo; ed i negozianti delle nostre città di Romagna forniscono i loro magazzini a questi due porti Trieste e Livorno, creando così un movimento commerciale di notevole importanza fra questi due estremi; e la via più breve possibile fra questi due estremi, quella atta a sviluppare più di ogni altra

il commercio in Romagna, è appunto questa, il mare, e la ferrovia Ravenna-Faenza-Firenze-Livorno.

Per le merci che dall'Austria-Ungheria e dall'Oriente sono dirette a Roma, la via più economica è il mare da Trieste ad Ancona e la ferrovia pel valico di Fossato e Foligno, sì che la Forlì-Arezzo non avvantaggerebbe per nulla il percorso commerciale da quelle regioni a Roma.

Le comunicazioni pel Gottardo, quando sarà terminato il grandioso traforo, si faranno verso Roma, per Milano, la nuova linea Parma-Spezia, abbreviata dai tronchi proposti di Borgo San Donnino e di Sarzana, Pisa e Roma.

Le comunicazioni col Piemonte e colla Francia si hanno colla linea Ligure-maremmata; e così la Forlì-Arezzo non potrebbe in alcun caso servire all'obiettivo tanto decantato della capitale, che per Bologna, alcune parti del Veneto ed il valico del Brennero (pel quale anche faccio le mie riserve) ed abbiamo già veduto di quanti pochi chilometri quelle comunicazioni sarebbero abbreviate.

Ma contro la scelta di questo valico appennino fu annunciata una mozione sospensiva che ancora non è uscita alla luce del sole.

Io non conosco i motivi sui quali è fondata questa sospensiva, ma molto facilmente saranno la pretesa necessità di nuovi studi. Io faccio osservare che sono oltre trent'anni che si fanno studi per questa linea e se ne sono fatti ormai troppi.

Rimangono le ragioni strategiche, riguardo alle quali mi riconosco più che in altra materia tanto incompetente da non fermarmi vicin sopra senonchè per brevissime considerazioni.

La Commissione permanente di difesa generale dello Stato nella sua relazione a corredo del piano generale di difesa dell'Italia, fin dal 2 agosto 1871, quando viene a parlare delle ferrovie, sebbene ammetta che « molto già siasi fatto dopo la proclamazione del Regno d'Italia, tuttavia (prosegue) si sente sin d'ora la necessità che siano attivate altre nuove ferrovie per agevolare la difesa dello Stato » e propone undici nuove linee e tra queste al numero 8 « una ferrovia trasversale da Val di Sieve ad Imola preferibilmente o Faenza. » La terza relazione della Giunta parlamentare pel progetto di legge presentato dal ministro della guerra per la spesa di 152 milioni (relazione presentata alla Camera il 2 aprile 1873, all'allegato n° 4, « Lavori ferroviari per la difesa del Regno ») dopo aver considerato varie contingenze possibili in una guerra, e tra le altre quella che le ferrovie esposte al mare fossero interrotte, e parlando della utilità di mettere il doppio binario alla Bologna-Ancona, dice che: « Non è dubbio che prima di accrescere la potenza delle ferro-

vie littoranee, giova assicurare il compimento delle due linee interne della penisola che sono veramente indispensabili alla sua difesa. » Quindi combatte la proposta di aggiungere un secondo binario alla Bologna-Firenze « il raddoppiamento di binario costerebbe una somma ingente senza una corrispondente utilità, anche perchè il doppio binario non raddoppia la produttività di un ferrovia. Quindi non v'ha dubbio essere molto più conveniente un nuovo valico ferroviario dell'Appennino. »

La Commissione di difesa dello Stato annoverò, come vi dissi, fra le necessarie, una ferrovia trasversale da Valle di Sieve ad Imola preferibilmente, o a Faenza. E questo è ripetuto dalla Commissione parlamentare.

Invero, nè il Comitato di difesa dello Stato, nè la Commissione parlamentare, ci manifestano il vero motivo di quel *preferibilmente* accordato alla linea imolese di fronte alla faentina. E qui sono dolente di non poter fare una citazione che farei molto volentieri, di non poter citare un' autorità militare competentissima, e che sono certo sarebbe accolta con eguale deferenza da ogni parte della Camera. Io non la citerò, ma spero ciò non ostante che la Camera abbia buona memoria e rammenti quello a cui io voglio alludere. È un fatto però che esiste un rapporto, non stampato, il quale dopo avere attribuita la preferenza alla linea imolese continua con queste parole:

« La Commissione si affretta a soggiungere che sono così lievi le proporzioni dei due soli vantaggi di correre per più breve tratto in pianura e di entrare più presto in una valle difendibile, da non doversi posporre la linea di Faenza a quella d'Imola, quando per altre considerazioni finanziarie e commerciali, la prima si credesse preferibile. »

La Commissione militare di difesa pertanto intorno alla controversia dei valichi dell'Appennino tosco-romagnolo veniva a dichiarare che per l'interesse militare, astrazione fatta da ogni altro, la ferrovia Imola-Pontassieve la quale per due terzi della sua lunghezza scorre a 25 chilometri di distanza dalla Porrettana, avrebbe dovuto avere una lieve preferenza, ma dessa si dichiarava incompetente a giudicare della priorità assoluta su tutte le altre sotto il punto di vista della spesa di costruzione e degli interessi commerciali.

Dal fin qui detto, o signori, mi sembra che chiaro appariscano i titoli di superiorità che questa linea faentina vanta a confronto degli altri paralleli valichi dell'Appennino, e per gli interessi commerciali ed economici pienamente soddisfatti, e per la facilità tecnica di costruzione addimostrata, e per le condizioni strategiche adempiute e soprattutto per

la minore spesa che in confronto di ogni altra porterà all'erario.

Nè crediate, o signori, che il desiderio di questa ferrovia sia nato da poco tempo, o come altri credo dall'epoca del trasporto della capitale da Torino a Firenze; chè fino da quando l'Italia era divisa in pillole e la Romagna era appunto soggetta a Roma, essa non aveva commerci, nè desiderio di ferrovia che l'unisse a Roma, ma bensì a Firenze. E posseggo documenti, e potrei citarveli, comprovanti che fino dal 1842, 37 anni or sono, si incominciò a studiare per questa ferrovia, e fino dal 1846, l'egregio matematico Antonelli, invitato da tre benemeriti cittadini di Marradi, scendeva sul terreno a fare i primi studi di triangolazione ed a delineare il tracciato di questa ferrovia, tracciato che in seguito portato a studio di massima e quindi di dettaglio, non è stato però mai sensibilmente alterato, tanto era giusto e maestrevolmente condotto fino da bel principio. E quattro lustri di studi accurati e comparativi di distinti ingegneri avversari di questa linea, non hanno mai potuto impugnare il teorema posto e dimostrato dall'Antonelli, essere la linea di Val Lamone quella che scioglie il problema della più rapida congiunzione della costa adriatica tra Ravenna ed Ancona colla mediterranea, tra Livorno e Civitavecchia.

Quanto alla effettuabilità di questa linea, fino dal 1846, il dottissimo Inghirami, il celebre autore della carta geometrica della Toscana, scriveva queste parole:

« Ogniqualevolta si è trattato di aprire una comunicazione per mezzo di strade ruotabili tra Firenze e l'Adriatico verso Ravenna, io sono stato sempre di sentimento che a qualunque altra dovesse preferirsi quella di Marradi, se non altro per la sua maggiore brevità, per la solidità del suolo e la dolce esposizione perchè incontra l'Appennino in un varco notabilmente più depresso.

« Ora se a parer mio e astrazione fatta da estranei riguardi la linea di Marradi era preferibile a qualsivoglia altra che avesse il medesimo oggetto, nel caso che si trattasse solo di una strada ruotabile, non trovo motivo di dover cangiar sentimento se si tratta di una strada ferrata. »

Questo è quello che dice l'Inghirami. E quando sul finire del secolo scorso, sotto il regno di Pier Leopoldo, trattavasi di aprire una strada carreggiabile tra la Toscana e l'Emilia, il celebre matematico Ferroni, richiesto qual fosse il miglior valico onde passare l'Appennino con una strada ruotabile in direzione dell'Adriatico, motivò con mille ragioni il suo voto di preferenza per i monti del Mugello e di Marradi. Ma anche in quella occasione,



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

come molte volte ai giorni nostri accade, sopra i dettami della scienza vinsero le esigenze della politica, e per accordi presi coll'in allora potente duca di Modena, fu con ingente dispendio costruita la strada dell'Abetone, che attraversato il ducato di Modena giungeva a Mantova, per riunire gli Stati vassalli all'impero austriaco, come ne fanno fede le latine iscrizioni che a rammentare l'antinazionale proposito ancora si leggono sulla cima di quel monte.

Ma in quell'epoca stessa e forse pochi anni dopo, essendo la Toscana travagliata da penuria di grano, il provvido principe dispose a provvederne una sufficiente quantità in Ungheria. Questo grano per la via di Trieste, traversato l'Adriatico, saliva pel canale Zanelli fino a Faenza, e di là per Marradi si dovè far valicare l'Appennino a dorso di mulo, poichè allora non esistevano strade carrozzabili. E fu in quella occasione che i famosi economisti, che sullo scorcio del secolo passato illustrarono la Toscana, e primo fra tutti Sallustio Bandini, dimostrarono che per ovviare alla carestia l'unico efficace provvedimento era la libertà di commercio; e così dettero inizio a quelle sapienti riforme economiche per le quali il regno di Pier Leopoldo andò celebrato.

E qui facendo un salto di parecchi secoli indietro, mi giova pur rammentare, quanto accennò l'altro giorno l'onorevole mio amico Codronchi, come ai tempi della grandezza massima di questa Roma dove parliamo, la strada carreggiabile militare che univa questa città all'Emilia percorresse appunto quelle valli della Sieve e del Lamone per far capo a Faenza. Questo chiaro si desume dall'itinerario di Antonino Augusto, il quale segna il tracciato di tutta questa via da Roma fino a Faenza, tracciato che io non starò qui a descrivere, per porre termine a questo ormai troppo lungo discorso.

Questa tra la via del Furlo ed un'altra in Piemonte, che corrisponde molto da presso alla attuale dei Giovi, era, di quei tempi, la sola via carreggiabile che valicasse l'Appennino nell'Italia centrale.

Adunque questa valle del Lamone che fu solcata fino dai tempi romani, da una via militare, perduta per le barbarie dei secoli di mezzo, che fu per la prima scelta e consigliata da illustri scienziati quando si trattava di aprire al commercio vie carreggiabili, che finalmente, solcata da comoda via, è stata frequentatissima sovra ogni altra; ora, che la progredita civiltà dei tempi ci consente di dotare le principali arterie delle nostre comunicazioni di guide di ferro, ci è consigliata per costruirvi una ferrovia da tre diverse Commissioni tecniche competentissime, ci è proposta da quattro successivi ministri

dei lavori pubblici e dalla nostra Commissione parlamentare, io spero che voi vorrete preferire, a tutte le altre, approvando col vostro voto legislativo, la costruzione di questa ferrovia, da tanto tempo desiderata. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Saladini.

**SALADINI.** Rinunzio; aspettando di parlare sull'Adriaco-Tiberina.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Guarini.

**GUARINI.** Io entro, modesto spigolatore, in un campo già ampiamente mietuto. Però se l'umile ufficio non mi incresce, non fosse altro perchè meglio si addice alle mie povere forze, mi conforta eziandio il pensare che a voi, onorevoli colleghi, sarà abbreviato il tedio della mia disadorna parola.

Io non mi addenterò, anzi non toccherò nemmeno l'intricato laberinto di cifre, nel quale, con una calma ch'io non avrei potuto avere pari a lui, entrava testè l'onorevole mio amico Gessi.

Questo sì vorrò dire a lui, e me lo consentirà la Camera, che se egli può confortarsi del voto di quattro Ministeri e di più Commissioni, a me non sarà forse malagevole chiarire e dimostrare come e Ministeri e Commissioni siano caduti in contraddizioni tali da fare, per lo manco, dubitare se lo studio e la scelta di questa linea siano assolutamente maturi.

La Camera non ha certamente dimenticate le discussioni del giugno del 1877, non ha certamente dimenticato fra gli altri, il memorabile discorso dell'onorevole Baccarini, discorso pel quale in lui si svelò il futuro ministro. (*Movimenti*)

L'onorevole Baccarini allorquando, percorrendo per lungo e per largo l'intera penisola, giunse a quella regione che ebbe la ventura e l'onore di avergli dati i natali, non esitò a riconoscere che quivi, in materia di ferrovie, più che una lacuna, era addirittura un deserto: ed avvisando ai modi con che questa lacuna potesse colmarsi, con che in questo deserto potessero infondersi elementi di vita, se altri potè credere che egli non riuscisse a chiudersi le orecchie così da non udire il suono delle patrie campane, o che almeno i rintocchi di queste non avessero un eco nei battiti del suo cuore, io dal mio canto mi affretto a dichiarare con compiacenza che egli fra i primi qui attestò e riconobbe la necessità di un valico appenninico coll'obbiettivo di Roma. Ecco le sue parole: «Questo solo voglio dire agli onorevoli ministri, che se le considerazioni militari dovessero in modo assoluto avere la preferenza, non

sarebbe possibile, *senza sacrificare una grande massa d'interessi*, limitarsi ad un valico solo. »

Io prego la Camera di por mente a queste parole dell'onorevole Baccarini, che forse dovrò ricordare ancora nel seguito del mio discorso.

A pochi mesi d'intervallo era presentato alla Camera dall'onorevole Depretis un disegno di legge per nuove costruzioni ferroviarie. Io non entrerò ad esaminare ed analizzare i concetti che nella relazione che precede questo disegno di legge sono sviluppati a giustificare la preferenza della Faenza-Firenze, poichè di questo ha già toccato ampiamente ed egregiamente l'onorevole mio amico Minucci.

Però non so astenermi dal porre almeno in rilievo come l'onorevole Depretis contraddicesse apertamente agli asserti dell'onorevole Baccarini non riconoscendo veruna importanza economica e commerciale là dove l'onorevole Baccarini aveva riconosciuto esistere una grande massa d'interessi, che non conveniva sacrificare.

Ma v'ha di più. Quest'affermazione dell'onorevole Depretis, sulla quale si basa l'esclusione d'una linea, la Forlì-Arezzo, per discendere alla preferenza di un'altra, non solo contrasta all'asserto dell'onorevole Baccarini, ma contrasta, come già esponeva e dimostrava ampiamente l'onorevole Minucci, anche alle esplicite dichiarazioni della Commissione tecnica, la quale, percorrendo quelle diverse vallate, aveva pur potuto vedere cogli occhi propri se là vi siano elementi di produttività e di commercio.

E ciò quanto al primo degli asserti su cui l'onorevole Depretis fondava la esclusione della linea Forlì-Arezzo, che a lui potè parere destituita di ogni elemento di ricchezza, di produzione, di commerci. Ma non pago di questo l'onorevole Depretis determinava in 16 o 17 milioni la differenza di costo fra la linea Forlì-Arezzo e la Faenza-Firenze. Ed anche su questo punto della questione, che pure fu svolto dall'onorevole Minucci e prima di lui dall'onorevole Codronchi, io non mi arresterò se non che per pregare la Camera a gettare una rapida occhiata sugli allegati del progetto di legge; e son certo che essa non potrà non maravigliarsi che una sola cifra di costo si sia sempre attribuita alla linea di Faenza sia che si parlasse del suo sbocco a Firenze, sia che si parlasse del suo sbocco a Pontassieve, mentre tra l'uno e l'altro di questi due tracciati vi è una differenza di circa 7 milioni.

Ma io non posso proseguire nella rassegna del procedimento, dirò così, parlamentare di questo progetto di legge, senza rivolgere una preghiera all'onorevole mio amico Gessi, affinchè ei voglia dirmi donde abbia attinto la peregrina notizia che la

Forlì-Arezzo importerebbe 20 milioni di più della Faenza Firenze!

In verità io non so scusarlo di questa esagerata affermazione, come, lo confesso francamente, non so perdonargli di aver detto che l'onorevole Minucci ha citato innanzi alla Camera una *valutazione* di misure e di costo della Faenza-Firenze, fatta, diceva egli, dalla Giunta municipale di Forlì, e alla quale, perchè appunto fatta da una Giunta municipale, l'onorevole Gessi credeva non essere da aggiustar fede.

Si compiaccia l'onorevole Gessi di gettare lo sguardo sulle cifre inserite in cotesta valutazione, e vedrà che esse rispondono esattamente e fedelmente ai calcoli stessi della Commissione parlamentare.

Dopo questa digressione che non ho saputo astenermi dal fare per confutare alcuni errori dell'onorevole Gessi, che forse si debbono alla improvvisazione, torno senz'altro al mio assunto, e prendo ad esaminare la lunga e studiata relazione dell'onorevole Morana, la quale precede il progetto di legge che ora discutiamo.

A dire il vero, su quest'argomento dei valichi appenninici essa si diffonde ampiamente, e per via di eliminazione scende a prescegliere la Faenza-Firenze. Se non che, sarà per lo meno lecito osservare, che le ragioni e dell'eliminazione e della preferenza sono piuttosto semplicemente asserite che pienamente e solidamente giustificate, e non appaiono poi perfettamente consone ed armonizzate tra loro.

In verità il motivo per cui la Commissione esclude i valichi appenninici, i quali accennano ad una più pronta e rapida comunicazione tra il Veneto e Roma si fu (sono sue parole) « che essa ebbe a convincersi che le relazioni commerciali tra la valle Tiberina ed il Veneto non sono poi tali da richiedere un nuovo valico appenninico. »

La Commissione accettava dunque *in verba magistrum* le asserzioni dell'onorevole Depretis ed anzi si compiaceva allargarle ed ingrandirle riferendole ai punti estremi cui toccherebbe cotesta ferrovia: ma parendomi già provata la insussistenza di cotesti asserti, io mi limito a domandare alla Commissione, forsechè in tutte le strade ferrate che a larga mano, ed oggi più a larga mano che mai ci venite proponendo, esiste già copia di ricchezze e di commerci tale per cui la ferrovia abbia elementi di sicuro prodotto? o non piuttosto, molte di esse non hanno altro in mira che di svolgere elementi ancora latenti, ancora sopiti di commerci e di ricchezza? E se ciò sia, potreste negarmi che qui, più che altrove, vi siano di questi elementi che una via ferrata potrà efficacemente svolgere, tanto più se pensiate che la ferrovia Forlì-Arezzo accenna da un lato alla ca-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

pitale, dall'altro alle provincie venete, e per esse ai commerci internazionali?

Ma io accennava poc'anzi che nelle argomentazioni della Commissione mi pareva essere alcunchè di contraddittorio. Mi si consenta ora di dimostrarlo. A fronte di queste ragioni che inducevano la esclusione, sapete voi quale è la ragione della preferenza? La ragione della preferenza è unicamente il concetto militare. Mi pareva almeno più conveniente, più giusto, che le ragioni e della esclusione e della preferenza si partissero da eguali considerazioni e si basassero sulla ragione composta degli interessi economici e militari.

Io dovrei ora dirvi alcunchè a provare se realmente sussista o no questa importanza militare che vuoi attribuire alla Faenza-Firenze.

Non temete, io, profano, non mi attenderò non che di discutere, di toccare gli astrusi problemi della tattica, della strategica, della logistica; assumo un compito men disadatto alle mie povere forze, ma che, se pur non m'inganno, conduce a conclusioni non meno convincenti.

Rispettoso alla Commissione ed agli uomini egregi di cui essa è composta, io credo, e credo senza dubitarne, che essa la questione militare se la sia posta. E quando anche per un momento ne avessi dubitato, questo dubbio sarebbe scomparso affatto dalla mia mente allorquando, or fa qualche giorno, la parola eloquente e sicura di uno degli egregi membri della Commissione, l'onorevole Marselli, ci assicurò che nel suo arduo, paziente e faticoso lavoro la Commissione non trascurò di considerare le ferrovie anche dal punto di vista militare.

Se non che qui mi cade in acconcio di rammentare alla Camera le precise parole con cui la egregia Commissione medesima della Faenza-Firenze riconosceva e determinava la importanza militare: « La Commissione, » sono parole della relazione, « avrebbe negato il suo assenso al nuovo passaggio appenninico ad oriente di Bologna, se ad esso non si rattaccasse (*sic*) un grandissimo, anzi primario interesse militare. » Interesse militare, che per essa non ha altro obbietto che la fortezza di Bologna, e non in altro consiste che nel costruire una seconda linea, che sia quasi un secondo binario sulla porrettana.

Cosicchè non esita poi a dichiarare che « se si fosse potuto con non soverchia spesa collocare una seconda rotaia sulla linea porrettana, e darle una potenzialità ragionevole, non si sarebbe nemmeno parlato del nuovo valico orientale. » Oh! in grazia, chi mi pone d'accordo queste conclusioni della Commissione colle dichiarazioni dell'onorevole Baccarini, il quale diceva che, se si attendesse agl'intere-

ressi militari, qui non già uno, ma due valichi converrebbe di aprire? Oh! in grazia, chi mi pone d'accordo la Commissione con sè medesima, dappoichè essa, mentre considera la linea Faenza-Firenze sotto l'aspetto militare, e quasi come sostituzione ad un secondo binario della porrettana, poi, quasi obliando questo concetto così assoluto, così reciso, questa seconda rotaia, che pure avrebbe potuto porre assai più vicina all'altra, colloca alla distanza di nientemeno che cinquanta chilometri!

Apparisce però dalla relazione che la Commissione, appunto studiando la questione dal lato militare, volle interpellare in proposito il Ministero della guerra.

Egli è all'allegato 19 della relazione che noi troviamo la risposta che essa si ebbe dal ministro. Considero anzitutto la data di codesto documento, che è del 18 ottobre 1878; e dalla data stessa parmi potere indurre che il Ministero non le aveva rimesso verun voto dell'autorità militare, che confortasse la scelta di questa linea che proponevasi pur solo per l'interesse militare.

Fu egli un dubbio che sorse nel seno della onorevole Commissione, che promosse questa interpellanza? Veggo un egregio membro della Commissione, l'onorevole Baratieri, farmi dei segni di diniego; ma allora io formulerò la mia domanda in modo diverso; e chiederò: come è che solo in epoca sì tarda la Commissione ha sentito il bisogno di assicurarsi del voto del ministro della guerra? Ma checchè sia di ciò, solo che si getti uno sguardo sulla lettera dell'onorevole ministro della guerra, il generale Bruzzo, apparirà chiaramente che a lui furono posti soltanto dei quesiti, e che questi o furono posti incompleti, o che incompleta fu la risposta del ministro.

Oggetto della lettera è il valico appenninico all'oriente della Porrettana: ma la lettera non parla se non che della Imola-Firenze e della Faenza-Firenze.

E delle altre linee, coll'obbiettivo di Roma, non valeva la pena che il Ministero della guerra ci dicesse alcunchè? Non valeva la pena che egli dicesse se esse avevano pure un'importanza militare, e la loro importanza militare si comparasse e fra esse medesime, e fra le altre con diverso obbietto?

Senonchè ciò che non può non apparire strano, si è questo che, pur limitata la questione, la Commissione non si attenne al giudizio dell'onorevole ministro, e mentre egli si chiariva favorevole alla Imola-Firenze, la Commissione preferì sino ad oggi la Faenza-Firenze, ed appena in questi ultimi giorni si è indotta a prescegliere la Faenza-Pontassieve.

Io prevedo e prevengo una facile obiezione che

mi verrà fatta dalla Commissione. Essa mi dirà: legga, l'onorevole Guarini, la lettera del ministro della guerra, e vi troverà che essa accenna con un *pare* la preferenza per Imola, parla di preferenza astratta, e conclude esternando il parere che anche la Faenza-Firenze soddisfi alle esigenze militari.

Ma francamente, o signori, questa determinazione di una preferenza fatta in modo astratto, espressa con un *pare*, formulata in modo tutt'altro che assoluto, non induce in voi pure il dubbio che almeno questo lato della questione non sia stato profondamente, maturamente studiato? Questo dubbio, questa incertezza sarebbesi certamente evitate se la questione fosse stata posta complessa, nella sua integrità, se fosse stata accuratamente studiata e maturamente risolta.

Nella discussione che ebbe luogo nei giorni precedenti fu citata un'altra lettera dell'onorevole ministro della guerra, quella che è registrata all'allegato numero 18 della relazione: ma la Camera mi consentirà di fare rilevare la notevolissima differenza che passa tra l'uno e l'altro di questi documenti, e cioè che nell'allegato numero 18, che si riferisce alla Parma-Spezia, il ministro della guerra non esprime il proprio voto conforme a quello di una Commissione che egli si sia aggregata, ma esprime il voto del Comitato di stato maggiore.

Ora, mi sarà almeno lecito di domandare perchè per la questione che si riferisce al valico appenninico orientale non sia stato interpellato, o almeno non apparisca che lo sia stato questo stesso corpo sovra ogni altro autorevole e competente in siffatta questione.

Confesso che a questa domanda io desidero di ottenere una esplicita risposta dall'egregia Commissione. Quanto a me, mi limito a deplorare che una questione così importante, una questione che riflette tanti interessi, una questione che s'intende risolvere unicamente dal punto di vista militare, non apparisca risolta in tal modo da escludere pure il minimo dubbio, che si soddisfaccia in modo completo e sicuro agli interessi e agli intenti militari.

Quelli stessi che nella tornata di ieri poterono sostenere che la Parma-Spezia era abbastanza studiata, oggi non esiteranno, io credo, a riconoscere e ad ammettere che la questione d'oggi non si presenta confortata da eguale maturità di studio, da eguale sicurezza di giudizi.

Ma se così dubitativo, così incerto apparisce il voto del ministro della guerra in quanto si riferisce alla comparazione della Imola-Firenze e della Faenza-Firenze, vorrete consentirmi, o signori, che è veramente da sorprendere che, poichè la capitale è in Roma, poichè questa Roma si va cingendo di

fortificazioni, cotesta comparazione si limitasse a quelle due linee, e non si estendesse alle altre che hanno per obiettivo la capitale, e per lo meno all'Arezzo-Forlì, che appariva già preferita dalla Commissione tecnica.

E qui, o signori, permettetemi di ricordarvi le parole già qui citate altra volta del conte di Cavour, il quale, quasi divinando le future sorti d'Italia e di Roma, prevedeva che questa Roma sarebbe divenuta un giorno il centro a cui da tutte le parti del mondo i popoli sarebbero accorsi ad ammirare questa grande città, la quale, nonostante le infinite vicende cui andò soggetta, rimane pur sempre (ei diceva) la città più ricca di grandi memorie e di magnifiche speranze!

Il conte di Cavour così parlava, o signori, quando Roma non era il centro che di magnifiche speranze; che non avrebbe egli detto ora che queste speranze sono diventate realtà? Forse egli avrebbe detto ciò che due anni fa diceva l'onorevole Minghetti, cioè che « essendo Roma la capitale d'Italia, come tale deve avere con tutte le provincie del regno comunicazioni facili, brevi, rapide il più possibile. »

« Non credo, così conchiudeva l'onorevole Minghetti, che alcuno possa contrastare questo asserto. » Eppure questo asserto, che egli credeva incontrastabile, fu contrastato dalle parole e più ancora che dalle parole, dai fatti.

Nè valsero a richiamare l'attenzione del Governo e della Commissione su questo valico appenninico coll'obiettivo di Roma le stesse dichiarazioni della Commissione tecnica, la quale accennò che « tra i servizi cui la nuova linea dovrà servire, v'è quello dei trasporti militari, nel caso di dover fare un rapido concentramento nella valle del Po, servizio che le linee esistenti non possono prestare con la speditezza desiderabile. »

Nè valsero gli scritti di più e più distinti ufficiali che segnarono la suprema importanza di una linea che si volga direttamente a Roma; uno dei quali affermava pur questo: che bisogna raddoppiare, triplicare, se si può, le comunicazioni della valle dell'Arno con quella del Po, affinchè la circolazione delle nostre linee interne, non si arresti a Pistoia; mentre altri scrisse: « insisto e torno ad insistere ancora sul nuovo valico appenninico da costruirsi prontamente, che io ritengo utile per i bisogni militari del paese, ed elemento indispensabile pel rapido concentramento dell'esercito nell'Italia superiore. »

Che più? Non valse nemmeno una solenne dichiarazione, direi quasi una promessa, che in questo recinto pronunciava il ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Zanardelli, il quale dichiarava che « nella

scelta della linea ferroviaria di un valico dell'Appennino, il Governo avrebbe tenuto presente l'obbiettivo di Roma, e che quindi degli studi della precedente Commissione doveva farsi *tabula rasa*. »

« Il valico dell'Appennino per Forlì-Arezzo (proseguiva l'onorevole Zanardelli) era stato studiato quando non avevamo ancora la fortuna di avere Roma. Ed ora io credo con l'onorevole Farini che il nostro obbiettivo debba essere Roma. » Qui la Camera comprenderà che io sarei facilmente tentato di rammentare le autorevoli parole, a cui alludeva l'onorevole Zanardelli, se un divieto che si ispira a riguardi di delicatezza, non mi obbligasse a tacere.

Gli onorevoli uomini, della cui autorità io mi sono avvalorato in difetto (a che dissimularlo?) della mia propria, si ispirarono non solo a concetti generali, ma altresì all'applicazione di questi concetti alle condizioni speciali della nostra situazione geografica e dei nostri bisogni.

Infatti, alcuni di essi, le esigenze militari, relativamente al nostro Appennino, compendiarono in questi termini: che una ferrovia debba servire: 1° ad accelerare la mobilitazione dell'esercito e ad agevolarne il concentramento nella valle del Po; 2° a trasportarlo con rapidità sia verso la capitale sia in qualunque altro punto ove occorra difendersi da improvvise aggressioni; 3° a servire di linea di manovre allorquando, perduta la valle del Po, si dovesse tenere testa al nemico sulla seconda linea di difesa nell'Appennino centrale. Ai quali concetti parve ad alcuno di questi uomini competenti che meglio di ogni altra linea rispondesse la Forlì-Arezzo; tantochè non esitò a dichiararlo in questi termini:

« La linea che a mio vedere presenta il maggior numero di vantaggi nel valico dell'Appennino centrale è quella che dovrebbe congiungere Arezzo e Forlì. Come linea destinata a servire di mezzo di mobilitazione la Forlì-Arezzo non teme il paragone con alcun altro dei valichi appenninici finora esaminati. »

Signori, io vi accennava poc'anzi come a me sembri che fra questa e la questione che ieri si agitò alla Camera vi sia una grande differenza.

L'onorevole Gessi non esitava a dire che molti e molti studi sono stati fatti, e convalidava la sua asserzione enumerando perfino a studi e proposte che si riferiscono allo scorcio del secolo scorso.

Ma mi permetterete che io risponda all'onorevole Gessi che dal finire del secolo scorso ad oggi le condizioni generali sono mutate e le questioni si presentano oggi sotto aspetto ben diverso.

Io la questione la considero qual è; io considero

che la linea Faenza-Firenze, è preferita soltanto dal punto di vista militare; e mi sembra veramente che una lettera del ministro della guerra, al quale pur presto tutto l'ossequio, non equivalga il voto di un corpo che solo è competente a pronunziare un giudizio assoluto. E considero altresì che a cotesto parere del ministro della guerra non si attenne la Commissione.

E considero finalmente che dai quesiti che si sottoposero al Ministero si escludono altre linee delle quali la importanza militare è pure riconosciuta.

Riepilogo e conchiudo.

In tante e sì varie diversità di giudizi; in tante e sì diverse contraddizioni, mentre da un lato, di una linea si riconosce all'evidenza il grande interesse e dall'altra questa evidenza si nega risolutamente; mentre per una parte non solo si afferma, ma si dichiara solennemente alla Camera che il Governo riconosce la necessità di una linea con obbiettivo Roma, e dall'altra questo obbiettivo non si prende nemmeno ad esame; mentre quello stesso concetto militare, che dicesi unicamente prevalere, essere unico motivo della proposta che ci sta dinanzi agli occhi, è esaminato e risolto in forma dubitativa, ed è contraddetto dalle proposte del Ministero e della Commissione. In tanto contrasto di opinioni può la Camera venire oggi a risolvere, e potrà avere la coscienza di risolvere maturamente questa questione?

E, o signori, non impiccioliamola questa questione!

Qui non è lotta di una o di un'altra città che spera o sogni più o meno reali vantaggi; qui è questione d'interesse generale. Le città che in questa lotta sono principalmente impegnate, sono tutte città di quella fervida e generosa Romagna, della quale a voi tutti è nota l'antica fede nei destini della patria ed il provato patriottismo. Nè l'una, nè l'altra invoca vantaggi per sé; ma questo solo ognuna vi chiede, che qui nemmeno per un momento all'interesse generale prevalga l'interesse particolare. Il giorno, in cui la questione sia presentata a voi ampiamente studiata, maturamente discussa, imparzialmente risolta, voi vedrete in quel giorno, o signori, qualunque sia la città di Romagna che sarà per essere favorita, che tutte le altre piegheranno il capo, non pur rassegnate, ma volenti, ma liete, poichè delle speranze indarno nutrite faranno sacrificio sull'altare della patria, e perchè il danno che loro s'imponga sarà loro non pur lieve ma accetto, se per questo si provveda al più vero al più generale interesse del paese. (Bene! a destra)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

**PRESIDENTE.** L'onorevole Serristori ha facoltà di parlare.

**SERRISTORI.** Il patrocinare dinanzi a voi interessi puramente locali è sempre difficile impresa.

Dichiaro appunto che in questa circostanza non è tale l'ufficio mio, giacchè tutelando oggi gl'interessi della Val di Sieve, di cui ho l'onore di essere il rappresentante, tutelo in pari tempo quelli molto più importanti della nazione.

E senz'altro spero di provarlo brevemente alla Camera. Comincio per primo col dirvi che sono lietissimo della progettata linea, la quale valicando l'Appennino servirà mirabilmente a stringere maggiori rapporti fra la Romagna e la Toscana, ma confido che la Camera vorrà approvare il tracciato proposto dalla sua Commissione, quello cioè che segue il corso della Sieve fino al Pontassieve, a preferenza dell'altro sostenuto da alcuni colleghi e che discende direttamente su Firenze.

E ad avvalorare la modificazione proposta dalla vostra Commissione, credo opportuno citare ciò che scriveva nel 1873 la Commissione permanente per la difesa generale dello Stato, allorchè propose di attivare varie linee fra le quali « una ferrovia trasversale da Val di Sieve ad Imola preferibilmente, oppure a Faenza. »

E nella medesima relazione, nell'allegato n° 4, di cui fu relatore l'onorevole Depretis, che riguarda i lavori ferroviari, leggonsi i seguenti paragrafi:

« La ferrovia da Pontassieve ad Imola per la natura dei terreni sia lungo la Sieve che nella valle del Santerno, pare a noi possa esser costruita solidamente con pendenze miti e quindi con spesa moderata. Pare a noi preferibile ad ogni altra. »

Ed in altro punto finalmente della medesima relazione dicesi quanto appresso:

« Però non potendosi ritardare la scelta, e dovendosi tener conto non solo dei vantaggi militari ma ben anco degli interessi commerciali e della spesa, noi crediamo con la Commissione permanente di difesa che la linea Pontassieve-Imola o Faenza sia preferibile ad ogni altra. »

Ciò scriveva l'onorevole Depretis nel 1873.

Faccio notare alla Camera che sul versante toscano il Pontassieve è sempre designato come testa di linea.

Ma vi ha di più. La Pontassieve-Faenza ha prevalenza militare sull'altra proposta dapprima dal Governo, e sebbene io non abbia autorità veruna in cose militari, e nella speranza che altri più competenti di me lo dimostrino luminosamente alla Camera, pure mi accingo, come so e posso, a farlo anch'io.

È noto che la Val di Sieve come l'Abetone sono

due vere piazze d'armi dell'Appennino Etrusco nelle quali si concentra la difesa più valida della media Italia. Per questo motivo, una ferrovia che corresse lungo la Sieve servirebbe meglio al trasporto di truppe destinate a far fronte ad un nemico che sboccasse da una delle quattro grandi strade che immettono dalla Romagna in Toscana, di quello che non farebbe una ferrovia che tagliasse perpendicolarmente la Sieve per far testa a Firenze.

Aggiungete che le pendenze della Pontassieve-Faenza essendo minori permetterebbero di trasportare con un medesimo treno un maggior nerbo di forze, e quelle provenienti dalla bassa Italia raggiungerebbero in minor tempo le posizioni loro assegnate nella Val di Sieve.

Si noti inoltre che tanto la Porrettana quanto la Firenze-Faenza, col tracciato proposto dapprima dal Governo, facendo capo nella medesima città, sarebbe giuocoforza costruire in Firenze una nuova stazione non potendosi con l'attuale provvedere all'immensa mole di trasporti di uomini, di cavalli e di materiale d'ogni specie che vi affluirebbero tanto nel momento della mobilitazione e della radunata della massa delle nostre forze nel bacino del Po, quanto di poi, per i rifornimenti all'esercito d'operazioni.

E nel caso di ritirata al di qua dell'Appennino anche se esistessero due stazioni nella stessa Firenze, la confusione del movimento ferroviario sarebbe evidentemente maggiore di quello che non potrebbe esserlo là dove vi fossero due distinte teste di linea come quelle di Firenze e del Pontassieve.

La spesa poi che richiederebbe la Faenza-Firenze è superiore di circa 8 milioni al costo della Faenza-Pontassieve, somma non lieve in vero, divenuta maggiore dal momento, in cui questa linea è passata dalla seconda alla prima categoria.

Un'obiezione mi si può fare ed è questa. La distanza fra Firenze e Faenza per Pontassieve sarà maggiore di alcuni chilometri.

Non lo nego, ma le minori pendenze permetterebbero una velocità maggiore, che compenserebbe questo inconveniente. Bisogna pur tener conto del minor consumo di materiale mobile e della minore spesa di trazione.

Un'ultima considerazione che posso addurvi a favore del tracciato proposto dalla vostra Commissione è questa.

La Val di Sieve è popolatissima ed i numerosi villaggi che vi si trovano costruiti o sulle rive del fiume o sulle pendice dei colli come Pontassieve, la Rufina, Contea, Dicomano, Vicchio producono vini

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

eccellenti, olio, lane, carbone e legna in gran quantità; tutta materia che darebbe, oltre i passeggeri, largo provento alla ferrovia. È da tenersi pur di conto che il Casentino riversa sopra Dicomano gran parte dei suoi prodotti, aggiungendo pur esso utili non indifferenti alla nuova linea. All'opposto la Firenze-Faenza fino a tanto che non abbia sbocato sull'alta Sieve percorrerà quasi sempre sottoterra una regione disabitata sterile ed improduttiva. Vi è bensì in Firenze un gruppo di uomini influenti, il quale sostiene che questa città rimarrebbe danneggiata se non divenisse testa di linea della ferrovia Tosco-Romagnola. Io non lo credo. Non lo credo giacchè in primo luogo non si obbliga oggidì veruno a rimanere in una città ove non è diretto. In secondo luogo perchè Firenze non è una piccola terra che ritragga utili sensibili dalla sola stazione. In terzo luogo perchè la linea Faenza-Firenze o Faenza-Pontassieve avendo per iscopo precipuo quello di attivare il commercio fra i porti dell'Adriatico e quelli del Mediterraneo, lo raggiungerà passando e merci e passeggeri per Firenze. A Firenze occorre ben altro che questo apparente e costoso beneficio. Occorrono ad essa larghi soccorsi, costanti aiuti, affettuose cure dell'intera nazione, la quale, se non persuaso, vorrà accordarglieli.

La rivendicazione di Roma che riempì d'immensa gioia il cuore di tutti gli italiani, non può, non deve avere per contrapposto la totale rovina di una illustre città. Perdoni la Camera questa digressione ma son fiorentino anch'io.

Dopo le ragioni esposte lascio alla Camera a decidere quale sia il tracciato migliore, confidando che non vorrà perdere di vista gli interessi generali della nazione, nè quelli più modesti, ma vitali di un collegio che in essa ripone estesissima fiducia. (*Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fossombroni.

**FOSSOMBRONI.** Signor presidente, al punto a cui è giunta la presente discussione, dopo la strenua difesa d'una causa comune fatta dagli onorevoli miei colleghi Minucci e Guarini, io sono intieramente persuaso che non è sempre vera l'antica sentenza *repetita jvant*; quindi rinunzio a parlare, limitandomi ad una semplice dichiarazione.

Nel 1873 (sono oggi sei anni) quando si discuteva in quest'Aula il progetto di congiunzione tra la linea centrale toscana e l'aretina, sul fine del mio discorso narrando un breve apologo, io mi permisi di qualificare i membri di quella Giunta per *veri poeti*.

L'onorevole Depretis, che mi duole di non vedere al suo posto, e che ne era il degnissimo presidente, proponeva di farne *due* anzichè *una* sola accendendo

*more solito*, una candela al diavolo e l'altra a Sant'Antonio! (*ilarità*)

Egli se ne risentì più di tutti i suoi colleghi, ed in una delle sedute successive esclamò: « Vedete poesia in fatto di strade ferrate! »

Oggi io mi asterrò dal rovistare qualsiasi altro apologo potesse applicarsi al presente progetto di legge e dovrò rassegnarmi, mio malgrado, alle severe parole, colle quali l'onorevole presidente del Consiglio chiudeva la sua risposta intorno al nostro ordine del giorno, molto abilmente svolto dal mio onorevole amico Guarini, che cioè: « conviene far la cappa secondo il panno di cui si può disporre; e che se si dicesse col poeta:

Che la cappa misura poco panno!

ci creperebbero gli abiti addosso. » E poichè piace all'onorevole Baccarini, di cui ognuno di noi riconosce la somma autorità e competenza, tanto dalle alte sfere del potere, quanto recentemente da quei banchi, di qualificare la linea Adriaco-Tiberina per l'ideale delle linee di abbreviamento, e per la più importante di quelle da esso chiamate con quel medesimo nome che ha reso ormai famosa la musica di un illustre maestro alemanno, dovrò meco convenire la Camera, e spero che non potranno contraddirmi i miei onorevoli colleghi Puccioni e Saladini, che ormai a noi non resta che la consolazione dei dannati, e che, anche mutato maestro di cappella, la musica sarà sempre la stessa! Ciò premesso, dichiaro di acconsentire alla proposta sospensiva degli onorevoli Codronchi, Guarini, Minucci ed altri colleghi. (*La chiusura! la chiusura!*)

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

**TOSCANELLI.** Chiedo di parlare contro la chiusura. (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare contro la chiusura.

**TOSCANELLI.** La questione che sta dinanzi alla Camera è una questione molto importante; specialmente dal lato strategico, per le conseguenze che può avere; e non è stata abbastanza trattata, perchè gli oratori che hanno parlato si sono occupati di linee assolutamente fuori di combattimento; esse sono la linea Arezzo-Forlì, la linea Imola-Firenze state sostenute dai deputati di Arezzo, di Forlì e di Imola per amore delle armi. Ma la vera questione si riduce a vedere se deve preferirsi il tracciato sostenuto dalla Commissione, o il tracciato che si vorrebbe dall'onorevole Mantellini. Quindi, per queste considerazioni, siccome io mi voglio restringere a questo ultimo esame, così domando che mi sia lasciata libertà di parlare. (*Parli! parli!*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

**PRESIDENTE.** Ad ogni modo, io debbo porre ai voti la chiusura. Voteranno contro quelli che chiedono che parli.

Quelli che approvano la chiusura sono pregati di alzarsi.

La chiusura...

*Voci.* La controprova.

**PRESIDENTE.** Essendo chiesta, si farà la controprova.

(Dopo prova e controprova la chiusura non è approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

**TOSCANELLI.** Riassumendo quello che ho detto parlando contro la chiusura, credo che in realtà la questione, che pende innanzi alla Camera, sia quella di vedere se la ferrovia, distaccandosi da Faenza, percorrendo la valle del Lamone, ed andando nella valle della Sieve, debba far capo a Pontassieve, oppure traversando una seconda giogaia dell'Appennino, debba far capo a Firenze. Tutte le altre linee io credo che in realtà siano fuori di questione, e quindi il mio esame lo limiterò a questo punto. Prima di tutto conviene considerare che, qualunque sia la linea che si prescelga, quella diretta da Firenze a Faenza, o quella da Firenze a Faenza passando per Pontassieve, la ferrovia necessariamente deve far capo nella valle della Sieve.

Ciò premesso, basta guardare la carta geografica, e specialmente quella in rilievo che si trova nei locali della Camera, per vedere che quando la ferrovia è arrivata nella valle della Sieve, seguendo un leggiero piano inclinato, viene a sboccare nella valle dell'Arno, al paese, ed alla stazione di Pontassieve; mentre invece per andare direttamente a Firenze, deve traversare una seconda giogaia dell'Appennino; e mentre la linea per la valle della Sieve ha il nove per mille di pendenza, bisogna percorrere per l'altra linea una strada che ha il 22 per mille di pendenza, bisogna passare una galleria di un chilometro od un'altra galleria, quella del pianerottolo, che ha tre chilometri e mezzo, la quale, come dice la Commissione tecnica, ha in due parti dei terreni instabili e pericolosi, nei quali non si sa se la strada vi potrà o non vi potrà poggiare con sicurezza. E questo per quale motivo? Perchè, guardando le percorrenze, si hanno pochi chilometri di differenza; se si considerano le curve, se si considerano le maggiori pendenze, il tempo che dovranno impiegare i viaggiatori per andare da Faenza a Firenze, passando questa giogaia, sarà forse maggiore andando direttamente a Firenze di quello che passando per Pontassieve. Quindi la strada Pontassieve-Faenza si limita a fare il valico che qualunque di queste due linee deve

percorrere, quello dalla valle della Sieve, alla valle del Lamone. Con questo tracciato vi saranno le seguenti pendenze: il 12 per mille nella valle del Lamone, il 9 per mille nella valle della Sieve, e soltanto per la percorrenza di 28 chilometri la pendenza del 25 per mille, però nella galleria del pianerottolo la pendenza è molto minore, e per un grande spazio vi è un piano, e tanto nella salita, che nella discesa, vi sono dei piani ove possono farsi i baratti dei treni.

Invece accettando l'emendamento dell'onorevole Mantellini, che vuole la linea Firenze-Faenza, vi sono 46 o 47 chilometri tutti colla pendenza del 22 per mille e perfino del 25.

Devo francamente dichiarare che avuto riguardo alle condizioni speciali nelle quali si trova la città di Firenze, se io fossi convinto che coloro i quali credono che andando la strada da Faenza a Pontassieve, indi a Firenze, anzichè direttamente a Firenze ne venisse grave danno a quella città specialmente in queste circostanze, io mi sarei astenuto dal parlare, ma in verità credo che questo danno non ci sia, o che sia minimo, mentre il danno per lo Stato che deve spendere una somma molto maggiore andandovi direttamente, è evidente ed innegabile, e secondo me è altresì evidente ed innegabile il danno gravissimo che ne verrebbe agli interessi generali della nazione.

Si cita ad appoggio della percorrenza diretta Firenze-Faenza la proposta dell'onorevole Baccarini fatta quando era ministro, e che è innanzi a noi; però si tace che l'articolo 21 di quella proposta di legge stabilisce che per mezzo di decreto ministeriale si debbono fissare i tracciati, e si debbono stabilire i punti di distacco dalle linee esistenti. Laonde, quando fosse stata approvata tale e quale la proposta di legge del Ministero, non vietava che il decreto del Ministero facesse percorrere la strada da Pontassieve per Faenza. Ed io ritengo che la cosa fosse in questi termini, perchè è allegata alla relazione una lettera del ministro della guerra, il quale fu consultato per sapere se dal lato strategico esso riteneva preferibile la percorrenza Pontassieve-Faenza alla percorrenza Firenze-Faenza.

Il ministro della guerra in quella lettera dice che chiamò al Ministero il suo collega dei lavori pubblici Baccarini e tre generali, e che la risposta data alla Commissione è formolata da questi cinque, compreso il ministro dei lavori pubblici. Questa risposta, che è allegata alla relazione, fa molte considerazioni dal lato strategico, e sostiene la preferenza della linea Faenza-Pontassieve-Firenze, anzichè della linea Firenze-Faenza.

Adunque, quando dall'indeterminato il ministro



dei lavori pubblici dovette venire al determinato per la domanda fatta dal ministro della guerra, risulta dalla lettera che egli si pronunciò per la linea Pontassieve-Faenza e non per la linea Firenze-Faenza.

Si dice ancora che nella prima proposta dell'onorevole Depretis per le famose convenzioni ferroviarie, che non ebbero l'onore della discussione in quest'Assemblea, esso proponeva la linea Firenze-Faenza; però io debbo fare osservare che in quella convenzione erano due quelli che vi figuravano: uno era l'ente Governo, e l'altro gli enti bancari che contrattavano col Governo; enti bancari che dimorano quasi tutti a Firenze. Era quindi una condizione imposta dai banchieri che il distacco avesse luogo da Firenze; non era conseguentemente una proposta vergine che sortisse dall'ente Governo libero, inquantochè egli doveva accomodarsi con dei banchieri coi quali contrattava. D'altronde, di fronte a queste autorità e a questi precedenti, io faccio osservare che fino dal 1860 sono state nominate quattro Commissioni dal Governo coll'incarico di riferire sopra i diversi valichi appenninici che si potevano effettuare tra la Porretta e Fossato; e tutte e quattro le Commissioni, esaminata la questione dal lato militare, dal lato tecnico, dal lato economico e dal lato commerciale, tutto considerato, hanno concordemente concluso che il percorso da preferirsi era il percorso Faenza-Pontassieve-Firenze, e non quello Firenze-Pratolino, che è elevato 285 metri al disopra di Firenze.

Tale questione ha una grande gravità considerata dal lato militare.

Io non voglio fare nè lo strategico, nè il generale, ma siccome è una questione importantissima, la quale è stata esaminata da varie Commissioni militari, così io dirò che cosa ne è stato detto, affinché se qualcuno di questa Camera non avesse esaminato tutte le relazioni militari, ne sia informato. D'altronde vi sono delle questioni militari un poco astruse, che non possono essere decise se non da coloro che sono versati nella materia, e ve ne sono di quelle così ovvie che per risolverle basta il buon senso.

Credo che una delle questioni ovvie sia quella che sia preferibile quella linea la quale, militarmente parlando fosse più utile per mobilitare sollecitamente l'esercito e concentrarlo con rapidità nella valle del Po.

Non credo che ci sia bisogno di essere generali per persuadersi di questa verità. Tutte le volte che si è parlato delle ferrovie considerate dal punto di vista strategico, è stata sempre posta dinanzi l'ipotesi che l'Italia si trovi in guerra con una nazione,

la quale in mare sia più potente di noi; ed allora siccome le due linee littoranee lambiscono il mare, quando dirimpetto ai punti che costeggiano il mare si ancorassero dei bastimenti nemici, quelle due linee littoranee resterebbero completamente interrotte, e quindi le comunicazioni fra il mezzogiorno Roma, Bologna, e la valle del Po non si potrebbero fare se non che per mezzo delle linee mediane o dorsali.

Facendo il distacco da Pontassieve a Faenza, le linee mediane o dorsali che metterebbero in comunicazione Roma con Bologna sarebbero due; mentre invece partendo da Firenze vi sarebbe una sola linea. Infatti, raddoppiato, come è proposto, il binario da Roma ad Orte, ad Orte si stacca una ferrovia che per Foligno-Terontola-Arezzo-Pontassieve-Faenza andrebbe a Bologna. Vi sarebbe poi un'altra linea che per Roma-Orte-Chiusi-Siena-Empoli-Firenze-Porretta che andrebbe a Bologna; mentre invece facendo il distacco da Firenze, le due linee si incontreranno a Firenze, in un luogo ove la stazione non si presta affatto alla divisione che bisogna operare nei treni che devono valicare l'Appennino; ed oltre a ciò la configurazione del suolo è tale, che non si presta allo sviluppo della stazione ed alla creazione di una stazione militare.

In quanto poi al modo di sviluppare la stazione al Pontassieve, la questione è risolta dal ministro della guerra, il quale dice di aver fatto esaminare la cosa, ed avere visto che là si poteva fare benissimo una stazione soddisfacente ai bisogni militari.

Questa questione deve essere esaminata da due punti di vista; dal lato della mobilitazione dell'esercito, dal lato della ritirata dell'esercito al di dietro degli Appennini; e francamente io credo che la mobilitazione dell'esercito essendo una cosa sicura, mentre la ritirata è una cosa dubbia, e sperabile che non abbia luogo; è specialmente dal lato della mobilitazione che va considerata la presente questione.

Tutti coloro che l'hanno studiata ritengono che una delle principali ragioni, per le quali la Germania vinse la campagna con la Francia, fu che essa aveva due linee ferroviarie, una indipendente dall'altra, le quali conducevano le sue truppe sul campo di battaglia; che una di queste linee serviva per i treni di andata carichi, l'altra per i treni di ritorno; ed a questa maniera i treni non avevano bisogno, essendo ad un solo binario le ferrovie, di aspettare gli scambi con grande perdita di tempo.

Ciò considerato, è evidente che distaccandosi la linea da Pontassieve, si può fare questa medesima cosa, la quale resta molto più difficile, molto più imbrogliata, quando le due linee si intrecciano a

Firenze, e quando nelle 24 ore convenga un numero così grande di veicoli a Firenze. Se si considera che per un corpo di 30,000 uomini occorrono 2400 veicoli, e che tutti i militari sono concordi nel ritenere che la potenzialità dei trasporti della ferrovia di Roma verso l'alta Italia non supera gli 800 veicoli al giorno, è facile vedere come l'arrivo nella stessa stazione di Firenze di 1600 veicoli in una medesima giornata esiga una stazione immensa e presenti delle grandi difficoltà.

Dal lato tecnico mi pare che avendo descritto la giacitura ed avendo detto delle gallerie, della stabilità del terreno, della montata che c'è, io abbia abbastanza chiarito la disputa. Però devo far considerare che percorrendo due gioaie anziché una, le spese di trazione aumentano immensamente. E siccome, o direttamente, o indirettamente, il Governo deve dare sempre delle garanzie, egli è ben naturale che aumentando le spese di esercizio, qualora si vada a passare questa seconda gioaia, lo Stato ne verrà a risentire un danno oltre quello della spesa maggiore alla quale lo Stato va incontro subito. Infatti la linea partendo da Pontassieve viene a costare 36,700,000 lire. La Commissione nominata dal Governo non ha esaminato quanto andrà a costare la linea partendo da Firenze. Ha manifestata la sua opinione, ha detto le gallerie che occorrevano, ma realmente cifre di denaro, quanto costerebbe di più partendo da Firenze ed andando nella valle della Sieve, la Commissione tecnica nominata dal Ministero, non lo ha detto. Però prendendo i prezzi unitari che ha messo innanzi la Commissione, ed applicandoli al percorso, alle gallerie, ed alle pendenze, si viene a rilevare che la spesa maggiore sarebbe di circa 12 milioni. Se per andare direttamente a Firenze si deve impiegare il medesimo tempo e si devono spendere 12 milioni di più, in verità sarà meglio invece di 49 milioni, darne 55 o 60 a quella città, e pagare integralmente i creditori della Cassa di risparmio, cosa che sarebbe molto più utile a Firenze, anziché il tracciato desiderato dall'onorevole Mantellini.

Questi 12 milioni sarebbero proprio presi e buttati nel pozzo.

D'altronde, o signori, si viene e si dice che questa linea deve essere prescelta perchè ora Firenze è l'obbiettivo; invece l'obbiettivo adesso è Roma diventata capitale.

Ma c'è qualche cosa di più: le quattro Commissioni nominate dal Governo, e che riferirono su questa linea, le due prime volte che riferirono la capitale era a Firenze, e non ostante queste Commissioni sostennero il tracciato Faenza-Pontassieve, anziché il tracciato diretto per Firenze. D'altronde e per le

ragioni amministrative, e per le ragioni militari, egli è ben naturale che si guardi come obbiettivo principale Roma.

Partendo da Bologna, e adottando la linea Faenza-Pontassieve vi sono 11 chilometri di minore percorso di quello che non vi sarebbe adottando la linea Faenza-Firenze.

È ben naturale che le considerazioni che si fanno per una strada dipendano dall'obbiettivo che uno considera; ed è ben naturale che questi obbiettivi devono essere Roma per i rapporti amministrativi, e specialmente Bologna per il concentramento dello esercito nella valle del Po. Si è detto che considerata dal lato commerciale, le merci che da Ancona per la traversa di Fossato vengono al di qua dell'Appennino per un quarto vanno verso Roma e verso Civitavecchia, e per tre quarti verso Firenze.

Ma io domando, forse si crede che ci sarà qualche cambiamento? Si crede che questi tre quarti di merci, quando la strada farà capo a Pontassieve, non andranno egualmente a Firenze?

Indi io mi riassumo, e dico: quelli che partono da qualunque direzione, o merce o passeggeri, se sono diretti per Firenze, naturalmente ci andranno, e siccome non v'è nessuna differenza nel tempo, si fermeranno lì, o invece non sono diretti a Firenze, ed allora io domando: qual è il vantaggio per quella città? Forse quello che sotto la stazione colla macchina delle ferrovie passino 50, 60, 100, 1000 vagoni? La questione ed il vantaggio riguarderanno unicamente il caffettiere della stazione, il Donney, perchè naturalmente passando maggior gente, può questa aver sete e forse domanderà da bere. (*ilarità*) Ma che poi si venga a fantasticare che quando la strada va a Pontassieve invece che a Firenze ne venga un gran danno a quella città, io in parola non lo so comprendere, e credo che sia un'esagerazione alla quale discendono coloro che hanno firmato l'emendamento proposto dall'onorevole Mantellini che mi fa una gran paura, e che temo fortemente, sarà accettato e passerà. In qualunque modo ho la coscienza di aver fatto il mio dovere, e spero che la Camera mi vorrà dare ragione; ma vedo certi nuvoli, per cui ne dubito grandemente. (*ilarità*)

Per tutte le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre alla Camera io credo che, guardando la questione dal lato tecnico, dal lato economico, dal lato commerciale e dal lato militare, sia immensamente preferibile il tracciato Firenze-Pontassieve-Faenza, anziché il tracciato diretto Firenze-Faenza.

Ritengo che la Camera sia chiamata a risolvere una questione importantissima, perchè persone perite nelle questioni delle ferrovie, e che le hanno

considerate dal lato militare, credono che, per concentrare i nostri soldati del mezzogiorno e della parte di Roma, nella valle del Po, qualora esista questa comunicazione, anzichè, non esistendo, oppure riunendosi le due linee a Firenze, vi possono essere parecchi giorni di differenza per compiere i concentramenti del nostro esercito.

Tutti sanno come, nelle questioni militari, la pronta mobilitazione dell'esercito, il pronto concentramento in un dato luogo, od il poterlo fare solo quattro, cinque giorni dopo, decida delle sorti di una guerra. Quindi credo che dirimpetto a quest'interesse generale, chiaro, evidente, anche ammesso, cosa che io non penso, che vi sia un piccolo danno per una delle nostre città, di fronte a questo piccolo danno vi sarebbe un immenso danno, a cui andrebbe incontro la nazione. È per cotali riflessi, che io mi sono determinato a sostenere ed appoggiare la proposta della Commissione. (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

*Voci.* A domani! a domani!

*Altre voci.* No! no! Parli! parli!

**BACCARINI.** L'onorevole Minucci e parecchi altri hanno tratto in mezzo forse troppo di frequente il mio nome, inquantochè ciò che io ebbi a dire due anni addietro in occasione di una interpellanza sulle ferrovie, non meritava per fermo tutta l'attenzione di cui essi hanno voluto onorarlo. Comunque sia, io meno mi sarei preoccupato d'essere chiamato in causa per quel che dissi come interpellante, se qualche cosa non avessi a giustificare come presentatore di uno dei disegni di legge che trovasi stampato insieme a quelli dell'attuale Ministero e della Commissione, ed è per conseguenza innanzi alla Camera.

Uno degli appunti, coi quali fu richiamata più di frequente l'attenzione della Camera nel principio della discussione generale, quando si parlava sul complesso delle linee, ricorderanno tutti essere stato quello di dire che non si era studiato abbastanza perchè potesse risolversi completamente la questione dei valichi appenninici.

Di più fu detto che bisognava tenere in conto particolare l'obbiettivo di Roma anzichè quello di Firenze. E qui un altro appunto direi quasi più grave, ed al primo Ministero Depretis, ed al Ministero, del quale io ebbi l'onore di far parte, ed anche al Ministero presente ed all'onorevole Commissione, di esserci tutti in certo modo dimenticati di questo principale obbiettivo. La Camera facendo ragione, a mio avviso, sino alla misura del possibile, prese già in considerazione due ordini del giorno, l'uno a favore dell'Adriaco-Tiberina e l'altro pre-

sentato dai sostenitori della Forlì-Arezzo, invitando il Governo, che ne assunse impegno, ad intraprendere gli studi per poter poi, quando lo crederà opportuno, presentare la relativa proposta al Parlamento.

Queste due importantissime linee, intorno alle quali e più particolarmente intorno all'Adriaco-Tiberina, io fui lieto di poter aggiungere una parola in appoggio, queste due importantissime linee, dico, sono appunto quelle che essenzialmente interessano il valico appenninico che prende di mira l'obbiettivo di Roma.

Pareva adunque, che la questione su questo terreno fosse esaurita; ma invece oggi, come avete udito, da tre o quattro oratori è riproposta la stessa questione; inquantochè si torna a discutere se si è fatto bene o male a non mettere l'obbiettivo di Roma al posto di quello di Firenze, ovvero a non provvedere a tutti e due.

Quanto al prendere di mira ambedue gli obbiettivi di Firenze e Roma, ho già detto più volte in questa discussione, che il passato Ministero non si credeva in grado di poterlo fare per ragione del limite della spesa e del tempo. Il passato Ministero si era prefisso un periodo di 12 anni per le costruzioni, ed una latitudine di 750 milioni per la spesa, ed in tali limiti esso credeva che non si potesse provvedere che al più urgente bisogno del nostro paese, quello di riempire le maggiori lacune esistenti. Quanto al bisogno di abbreviare le grandi distanze, a lui non pareva affatto urgente. Finchè le ferrovie italiane daranno un reddito medio di sole 19 mila lire al chilometro, non credo si possa intraprendere, almeno per questo primo periodo, la costruzione di linee aventi il carattere spiccato delle grandi scorciatoie, incontrando per esse una grandissima spesa. Adesso la cosa cambia alquanto di aspetto; anzichè un periodo di dodici anni, se ne abbraccia uno di ventidue se non più; ed in vista di ciò sicuramente furono dalla Camera pochi giorni fa votati i due ordini del giorno sopra ricordati.

Ma non basta; gli studi per intraprendere i quali si sono votati gli ordini del giorno, non crediate che siano studi di primordio; no, essi saranno studi quasi definitivi, in quanto che come studi primordiali esistono progetti studiati da valentissimi ingegneri, e da molto tempo. Questo ritenni necessario di far avvertire prima di restringere il mio discorso alle linee contendenti per l'obbiettivo di Firenze; perchè veramente di questo, e non d'altro oggi si tratta, a meno che la Camera non creda di ritornare sulle sue deliberazioni.

L'onorevole Minucci, più specialmente, citò alcune mie parole dette nel 1877 sulla grande lacuna

che esiste fra la linea di Porretta e quella di Fossato. Sì, io dissi, e lo ripeto adesso, che tra quei due valichi appenninici corre una distanza, a linea d'aria, di 175 chilometri almeno, ed una larghezza di 80 in 85 dalla linea litoranea alla linea Firenze-Arezzo-Perugia e Foligno. Là dentro ci sono 15,000 chilometri quadrati, o poco meno, di territorio, vale a dire la ventesima parte del regno, che non sono solcati da ferrovia: vi sono là dentro e fuori ben più di tre milioni di popolazione, come disse l'onorevole Minucci, interessati ad avere un valico che congiunga i due versanti dell'Appennino su quella lunghissima distesa.

Secondo me non basta certo che un valico solo sia aperto alla locomotiva in così lungo sviluppo del dorso appenninico per provvedere per sempre a tutti i bisogni di quel vasto romboide. Con un solo valico siamo ben lontani dal provvedere a tutti i bisogni, che potranno manifestarsi mano a mano che si svilupperanno le nostre risorse economiche. Per me non sarà provveduto a riempire la lacuna vera, in senso ferroviario, di quel grande romboide quando sia costruita la sola ferrovia che da Faenza andrà a Firenze o a Pontassieve, che vuol dire lo stesso, perchè da Pontassieve a Firenze una ferrovia già esiste. La linea da Faenza a Firenze è la minore delle squadre del triangolo, il quale ha per ipotenusa l'altra che movendo da Ravenna passa o per Forlì o per Cesena, secondo che si indirizza o ad Arezzo o a Perugia sull'andamento della così detta Adriacc-Tiberina. E per ispiegarmi anche meglio, presa come punto di partenza la città di Ravenna, la quale indica anche il punto della minore distanza dell'Adriatico dal Mediterraneo, congiungendola con Perugia, o con Arezzo, voi potete completare due rettangoli, il cui minor lato va a Firenze, e le cui diagonali mirano a Roma. E ciò basta per comprendere, secondo me, ad evidenza che i due obbiettivi di Roma e di Firenze sono ben diversi l'uno dall'altro.

Costruita la linea che va a Firenze, e costruita la diagonale, sia che vada per Arezzo, sia che vada per Perugia, coll'obbiettivo di Roma, non sarebbe però ancora, a mio modo di vedere, completato il sistema ferroviario del grande romboide; imperocchè sempre rimarrebbe da provvedere ai due spazi che restano sulle due falde, una dal vertice dell'Appennino verso il litorale Adriatico, l'altra dal vertice dell'Appennino verso la valle del Tevere.

Una delle linee complementarie esser dovrebbe da un lato quella che va da Sant'Arcangelo per Urbino a Fabriano, dall'altro quella che corre da Fossato per Gubbio ad Arezzo.

Lascio qui di ricordare alcune trasversali per le

valli principali, come sarebbe particolarmente quella che congiungesse Urbino, già capoluogo di provincia, alla litorale Pesaro-Fano; ma dico che le linee che ho nominato, rappresentano nel loro insieme le necessità finali della rete ferroviaria destinata a riempire le lacune dello sterminato romboide tra il valico di Fossato e quello della Porretta.

Se non che pur queste essendo le necessità ferroviarie, che difficilmente saranno contestabili, potevamo noi prenderle tutte in considerazione per il primo periodo dodicennale? Ecco come la questione si presentava.

Noi non abbiamo creduto possibile di arrivare a tanto da poter comprendere equamente nel nostro progetto una linea attraverso all'Appennino per la Toscana, un'altra attraverso lo stesso Appennino coll'obbiettivo di Roma, ed inoltre le due laterali di grande importanza, almeno locale, che ho testè ricordato.

Costretti pertanto a limitarci nelle proposte, quali considerazioni dovevano guidarci nel dare la preferenza ad uno dei due obbiettivi principali non solo, ma nello scegliere una sola fra le diverse linee aventi eguale obbiettivo?

Signori! l'obbiettivo di Roma certamente è il primo, astrattamente parlando, nell'interesse della nazione; e se non esistessero grandi linee di comunicazione che andassero dalla capitale alle estreme parti d'Italia, nessun dubbio che queste dovrebbero costruirsi con preferenza assoluta. Ma le grandi linee di comunicazione da Roma per tutte le parti d'Italia esistono già, ed ho già detto che il traffico che per esse si esercita non manifesta certo la immediata utilità di abbreviamento delle grandi distanze, almeno finchè ciò debba andare a scapito delle nuove costruzioni destinate ad avvivare od a promuovere lo sviluppo economico fra le varie zone del nostro paese.

Prendendo ad esame il movimento ferroviario-commerciale lungo le coste adriatiche, noi leggiamo come sintesi in un rapporto ufficiale, che delle merci a piccola velocità provenienti dalle Marche, e più dalle Puglie e dal Barese, una quarta parte soltanto è diretta verso Roma, e tre quarte parti verso Firenze e verso Livorno. Quanto al movimento che ha luogo in arrivo e partenza fra le stazioni della Romagna ed il versante tirreno dell'Appennino il 27 per cento soltanto si manifesta nella direzione di Roma, il 73 in quella di Firenze.

Ad onta pertanto che la capitale sia passata da Firenze a Roma, i mercati sono ancora quelli che erano, e non c'è motivo che debbano sostanzialmente mutare, imperocchè le transazioni commerciali fra parte e parte del paese potranno subire

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

qualche perturbazione, ma in generale hanno caratteri di permanenza e non è a temersi che questi spariscano pel solo fatto che il centro politico del paese ha cambiato di posto.

Ho accennato che il porto di Ravenna (e per incidenza ricordo alla Camera che lo Stato ha speso tre milioni e più per migliorarne la navigazione) era il punto meno distante dal Mediterraneo a Livorno per le ferrovie esistenti. Orbene, esaminando il movimento della sola stazione ferroviaria di Ravenna, sopra 25,000 tonnellate di merci, la parte che viene verso Roma non comparisce quasi nemmeno nel conto statistico, essendovi rappresentata dal 3 o 4 per cento. Invece il 75 o l'80 per cento rappresenta le spedizioni che si fanno verso ed oltre Bologna, delle quali, quelle per la sola provincia di Firenze toccano il 25 per cento.

Orbene, se voi aggiungete a tutto ciò che in favore della linea toscano-romagnola, onde si discute, si trovano negli atti pubblicati dall'onorevole Commissione, non dico istanze di val di Lamone, di Santerno od altra, perchè si sa che ciascuno si ingegna per tirar l'acqua al proprio molino, ma ripetute domande di municipi e di Camere di commercio, incominciando da Bari fino a Faenza, perchè venga aperta la linea che va a Firenze, e per essa in Toscana, vi persuaderete sempre più che dal lato degli interessi economici non avevamo ragione alcuna per deludere le antiche aspirazioni di aprire una comunicazione ferroviaria fra i mercati della Toscana e quelli delle Romagne, delle Marche e del lido napoletano dell'Adriatico.

*Voci.* È vero. Ha ragione!

**BACCARINI.** Adunque, non potendo soddisfare che ad uno dei principali obbiettivi, sia per ragione di spesa, sia per ragione di tempo, non era da porre in dubbio che primieramente doveva soddisfarsi a quello che corrispondeva ai nostri bisogni antichi e presenti, allo sviluppo economico già esistente fra quelle pur importanti e fertilissime plaghe del nostro paese.

Con quest'obbiettivo si adempiva inoltre ad un verdetto di 30 anni; imperocchè sempre si è studiato non solo, ma decretato, come dirò fra poco, che si debbano unire i mercati della Toscana a quelli della Romagna e del litorale adriatico. Limitato per tal modo l'assunto, restava a vedere quale linea doveva preferirsi fra le molte che contendevano il vanto di meglio provvedere al congiungimento del lido adriatico ai mercati della Toscana. E qui accennerò alcune cose, le quali porranno in evidenza se, e quanto vi possa essere bisogno di studiare ancora; imperocchè fu accennato che non si era studiato abbastanza.

L'onorevole Gessi fece or ora un po' di storia e ricordò che due illustri toscani, l'Inghirami e il padre Antonelli da molto tempo accennarono quale poteva essere la più diretta comunicazione fra i mercati della Romagna e quelli della Toscana.

Ma io senza rimontare tanto in là e senza fermarmi all'opinione di persone, per quanto autorevoli, sì trapassate che viventi, preferisco riportarmi agli atti ufficiali.

Appena avvenuta la rinnovazione dei tempi, nel 1860, il barone Ricasoli, che allora aveva facoltà dittatorie, faceva in data del 10 gennaio 1860 un decreto che suona così:

« Volendo completare la rete delle strade ferrate toscane, e collegarle colle provincie vicine in quei modi i quali possono tornare più utili ed opportuni, ecc.

« Decreta:

« È affidato ad una Commissione d'ingegneri l'incarico di confrontare le diverse linee che sono state, o possono essere studiate, fra Firenze e le città della Romagna. »

A questo decreto tenne dietro un altro del 19 gennaio dello stesso anno 1860, del dittatore dell'Emilia, col quale si aggiungevano altri rappresentanti ai rappresentanti della Toscana, perchè fossero fatti in comune gli studi.

Adunque, gli studi per confrontare i diversi valichi dell'Appennino romagnolo, che taluno afferma non sieno stati approfonditi abbastanza, rimontano intanto ufficialmente ai decreti del 1860.

Nel 1863, essendo cessati i due Governi particolari della Toscana e dell'Emilia, la Commissione che aveva l'incarico di codesti studi fu ricomposta ed ampliata, dirò così, per nazionalizzarla; inquantochè la prima Commissione mista della Toscana e dell'Emilia, rappresentava in certo qual modo interessi limitati ai due territori.

Quella Commissione, signori, fu da ultimo presieduta da un nostro onorevole collega, nel quale io credo voi tutti salutate sempre volentieri l'uomo d'Orazio: *Justum et tenacem propositi virum*; fu presieduta dall'onorevole Cavalletto, che nomino a cagione d'onore; e lo nomino tanto più volentieri, inquantochè non siede da questo lato della Camera.

Nel 1870, sotto la data del 28 luglio, fu pubblicato il rapporto della Commissione sul confronto dei valichi dell'Appennino ad oriente di Bologna.

Lascio in disparte una linea che fu studiata anche da quella Commissione; linea alla quale ho anch'io accennato; quella cioè da Arezzo a Fossato per l'altipiano di Gubbio, inquantochè essa sarebbe ora estranea all'argomento che tratto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 28 MAGGIO 1879

La Commissione rende conto dello studio comparativo di sei linee:

1° Linea Imola-Pontassieve per Dicomano, Scarperia, Firenzuola e la valle del Santerno secondo il progetto del distinto ingegnere Garzoni, la quale misura una lunghezza di chilometri 107 80, 108 chilometri in cifra tonda. Prego la Camera di notare questa cifra perchè servirà poi di confronto per qualche osservazione che mi accadrà di fare più tardi;

2° Linea Faenza-Pontassieve, quella che è proposta oggi dalla Commissione, per Dicomano, Borgo San Lorenzo in val di Sieve, Marradi, Fognano e Brisighella in val di Lamone, secondo un progetto del distinto ingegnere Galli; la linea aveva la lunghezza di chilometri 92 70, od in cifra tonda di 93 chilometri;

3° Linea Forlì-Pontassieve per Dicomano, San Godenzo, San Benedetto e Rocca San Casciano; Dovadola, Castrocaro e Terra del Sole in val di Montone, secondo il progetto Parodi e Fratti: questa aveva la lunghezza di soli chilometri 85 20.

Questi i tre valichi, che la Commissione esaminò per confronto delle linee che potevano direttamente e completamente soddisfare le transazioni commerciali della Toscana colla Romagna. Poi esaminò i valichi, che potevano soddisfare meglio alle transazioni commerciali colle Marche, e furono i seguenti:

1° Linea Arezzo-Cesena per le valli dell'Arno e del Savio, toccando Bibbiena, Bagno, Sarsina e Mercato Saraceno, secondo il progetto Scarabelli: questa linea aveva una lunghezza di 99,35 chilometri.

2° La linea Arezzo-Rimini per le valli del Tevere e del Marecchia; secondo il progetto Rubbi e Dall'Olivo, della lunghezza di 113 chilometri e mezzo.

3° La linea Arezzo-Fano per Anghiari e Borgo San Sepolcro e per la valle del Metauro, toccando Borgo Pace, Mercatello, Sant'Angelo in Vado, Urbani, Fermignano e Fossombrone, della lunghezza di 123 chilometri e mezzo, secondo il progetto Martini e Morandini.

Queste sono le sei linee, ed i sei valichi appenninici, che furono presi in considerazione dal 1860 al 1870 dalla Commissione che riferì poi sotto la Presidenza, come dissi, dell'onorevole Cavalletto, e dal suo rapporto si rilevano le seguenti condizioni tecniche:

1° Per la linea Pontassieve-Imola (piglio le parole del rapporto): *Andamento buono eccetto nei due regressi sul Tavoliano e sul Sorcella.*

2° Per la Pontassieve-Faenza: *Terreni ottimi e sicuri; ogni altra condizione favorevolissima.*

3° Per la Pontassieve-Forlì: *Accidentalità gra-*

*vissime di terreno nelle valli di San Godenzo e dell'Acqua Cheta e molte scabrosità nell'alta valle del Montone.*

4° Per la linea Arezzo-Cesena: *Facile e sicura nel versante meridionale, altrettanto difficile e soprattutto in pessime condizioni di stabilità nel settentrionale, almeno nella valle del Savio.*

5° Per la linea Arezzo-Rimini: *Accidentalità del terreno gravissime per le condizioni delle valli del Tevere e del Marecchia.*

6° Per la linea Arezzo-Fano: *Condizioni favorevolissime.*

Raggruppate tre per tre le sei linee, le due che dalla Commissione furono giudicate migliori per condizioni tecniche furono, pel gruppo marchigiano l'Arezzo-Fano, pel gruppo romagnolo la Faenza-Pontassieve. Finalmente stretto ancora di più il confronto fra le due preferite dei due gruppi, la Fano-Arezzo e la Faenza-Pontassieve, la Commissione concluse che la linea condizionata meglio tecnicamente, e quindi assolutamente preferibile, era la Faenza-Pontassieve.

Chiederei cinque minuti di riposo.

*Molte voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE.** Ripeto che domani mattina tutti gli uffici, meno il primo, il terzo ed il sesto, sono convocati per compiere l'esame di alcuni disegni di legge, che sarebbe utile fossero entro domani esaminati, e ne fossero nominati i commissari.

Domani alle ore 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 1/4.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge per la correzione di un errore materiale incorso nell'articolo 3 della legge relativa alla convenzione colla Regia dei tabacchi;

2° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

3° Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

4° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la responsabilità giuridica delle società di mutuo soccorso;

5° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

6° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI  
Reggente l'ufficio di revisione.



