

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

CCXIII.

TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. = Congedo. = votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per rettificazione di errore materiale occorso nell'articolo 3 della legge relativa alla convenzione per la Regia cointeressata dei tabacchi --- Si annunziano due interrogazioni, l'una del deputato Chiaves, l'altra del deputato Ercole ai ministri dell'interno e delle finanze, sui provvedimenti che intendono prendere a favore delle popolazioni danneggiate dalle ultime inondazioni. = Seguito della discussione del disegno di legge relativo alla costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Baccarini, continuando il suo discorso ieri interrotto, dimostra come per mettere in comunicazione la Toscana col litorale adriatico non si poteva, per ragioni economiche, tecniche e militari, scegliere altra linea che la Faenza-Pontassieve — Si chiede la chiusura, contro la quale parla il deputato Codronchi — La Camera non approva la chiusura — Il deputato Codronchi parla in favore della linea Imola-Firenze, e combatte le ragioni messe innanzi dai fautori della linea Faenza-Pontassieve — È dichiarata chiusa la discussione generale su questa linea — Parlano per fatto personale i deputati Bonvicini e Minucci --- Replica per un fatto personale il deputato Bonvicini. = Si proclama l'esito della votazione fatta in principio di seduta. = Il deputato Mantellini svolge il suo emendamento al n° 4 della tabella A — Risposta del deputato Grimaldi, relatore, ai deputati che hanno parlato sulla linea n° 4 della tabella A — Considerazioni del Presidente del Consiglio sulla linea medesima --- I deputati Puccioni, Guarini e Codronchi parlano per fatti personali — Il deputato Grimaldi, relatore, risponde brevemente ad alcune osservazioni dei deputati Codronchi e Guarini — L'ordine del giorno presentato dal deputato Codronchi e da altri, non accettato dal Ministero nè dalla Commissione, è respinto dalla Camera — L'emendamento proposto dal deputato Mantellini e da altri, respinto dalla Commissione, ma accettato dal Presidente del Consiglio, non è approvato — La proposta della Commissione, accettata anche dal Ministero, è approvata, ed è per conseguenza approvata la linea Faenza-Pontassieve — Sono pure approvate le linee Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento e la Codola-Nocera. = Annunzio di due domande d'interrogazione: una del deputato Parpaglia al Presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze, intorno ai provvedimenti che intendono di prendere per i danni avvenuti in causa delle recenti inondazioni in alcune parti della Sardegna; l'altra del deputato Bonghi al ministro dell'interno sopra la condizione singolare nella quale sono mantenuti dal Governo alcuni comuni della provincia di Benevento e di altre provincie meridionali. = Il deputato Chiaves parla brevemente sull'ordine del giorno.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.
Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale è approvato.

ATTI DIVERSI.

2135. I municipi di Rosello Giulioporti e di Penadomo invitano la Camera di voler approvare l'aggiunta proposta al numero 20 dell'articolo 9 della legge sulla costruzione di nuove linee ferroviarie,

cioè che alla linea Cajanello-Isernia sia aggiunto il tronco Castel di Sangro-Ortona a Mare.

2136. Il presidente della congregazione di carità di Volturara Appula trasmette copia di deliberazione di quella congrega, colla quale si accenna alla mala amministrazione dell'ex-regio delegato e si invocano provvedimenti atti a ripararvi.

PRESIDENTE. L'onorevole Luigi Emanuele Farina chiede, per motivi di salute, un congedo di otto giorni.

(È accordato.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

**VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DEL DISEGNO DI LEGGE
PER CORREZIONE DI UN ERRORE MATERIALE NELLA
CONVENZIONE CON LA REGIA DEI TABACCHI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per la correzione d'un errore materiale incorso nell'articolo 3 della legge relativa alla convenzione con la Regia dei tabacchi.

(Si fa la chiama.)

Si lasceranno le urne aperte.

**ANNUNZIO DI DUE INTERROGAZIONI DEI DEPUTATI CHIAVES
ED ERCOLE AI MINISTRI DELL'INTERNO E DELLE FINANZE
RELATIVE AI PROVVEDIMENTI CHE IL GOVERNO
INTENDE PRENDERE IN FAVORE DEI DANNEGGIATI
DALLE ULTIME INONDAZIONI.**

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, do lettura di due domande di interrogazione a lui rivolte :

« Il sottoscritto desidera interrogare il ministro dell'interno ed il ministro delle finanze se in presenza dei grandi disastri che colpiscono in modo così miserando le popolazioni dei circondari di Alessandria e di Asti, il Governo del Re intenda di estendere alle medesime il beneficio della legge 2 febbraio 1879 relativa ai danneggiati dalla inondazione della Bormida. »

Ercole.

(Conversazioni — Molti deputati ingombrano l'emiclo.)

Prego gli onorevoli colleghi di prendere i loro posti e di fare silenzio.

L'altra domanda d'interrogazione è la seguente :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio intorno ai provvedimenti che abbia presi o intenda prendere riguardo alle provincie danneggiate dalle recenti inondazioni, e se intanto non creda opportuno di provvedere a che venga sospesa in quei territori così danneggiati l'imminente esazione bimestrale delle imposte. »

Chiaves.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler dichiarare se e quando intenda di rispondere a queste interrogazioni.

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Io accetto le due interrogazioni che furono indirizzate a me ed al mio collega il ministro delle finanze, ed appena sia giunto alla Camera il mio collega, indicherò il

momento in cui potrò rispondere all'una ed all'altra.

PRESIDENTE. Sta bene : si rinnoverà questa domanda.

**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.

L'onorevole Baccarini ha facoltà di proseguire il suo discorso.

BACCARINI. Ho avuto ieri l'onore di esporre alla Camera i motivi per cui il passato Ministero non aveva creduto di poter tener conto contemporaneamente dei due obiettivi, Roma e Firenze. Esposi le considerazioni d'ordine economico, per le quali resta dimostrato, come l'obiettivo di Firenze, considerato come centro dei mercati toscani nei suoi rapporti coi mercati del litorale Adriatico, non abbia punto perduto della sua antica importanza dopo il trasferimento della capitale.

Ciò premesso, passai ad esporre quale serie di studi sia stata compiuta dal 1860 al 1870 da varie Commissioni, nominate prima dai dittatori della Toscana e dell'Emilia, e da ultimo dal Governo nazionale.

Dissi poi come tali studi si concretarono in un rapporto del luglio 1870, nel quale furono messe a confronto tre linee del gruppo dell'Appennino marchigiano, con tre linee del gruppo dell'Appennino romagnolo. Risultato del confronto dei due gruppi si fu che rimasero fra loro, quasi in equa lance, le due linee da Fano ad Arezzo e da Faenza a Pontassieve. Quella Commissione, fatti altri raffronti sotto tutti gli aspetti intorno alle due linee preferite, venne poi a concludere che la linea Faenza-Pontassieve era preferibile. Io non istò qui a leggere diverse altre parti della relazione del 1870, per dimostrarvi la ragionevolezza della scelta. Mi sia però premesso di leggervi unicamente le pochissime parole con cui la Commissione concludeva esprimendosi così : « Fatte tutte le precedenti considerazioni, la linea Faentina, a senso della Commissione, è preferibile a tutte le altre, perchè di tutte più economica e facile e perchè soddisfa tanto allo scopo pel quale si raccomandano le linee tosco-romagnole, quanto a quello cui mirano le tosco-marchigiane. »

Se non che, o signori, nel 1870, qualche mese dopo la presentazione del rapporto, ebbe appunto luogo il trasferimento della capitale. D'allora in poi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

un'altra farragine di importanti e dotti studi venne intrapresa da vari ingegneri, per incarico degli interessati ai diversi valichi dell'Appennino, e nell'intendimento appunto di far rilevare se lo spostamento della capitale avesse portato tali mutamenti nel problema, da obbligare a riprenderlo in esame sotto altri punti di vista. Nella interpellanza del giugno 1877 l'onorevole mio amico Zanardelli, allora ministro dei lavori pubblici, ebbe a dire che, per lo avvenuto spostamento della capitale, a suo avviso, doveva farsi *tabula rasa* di tutti gli studi precedenti, e riesaminare da capo tutta la questione. Ragionevolissima determinazione codesta. Egli si affrettò diffatti a nominare un'altra Commissione tecnica fin dal 28 agosto 1877, la quale ebbe incarico di esaminare e riferire quale dei progetti esistenti per un nuovo valico ferroviario dell'Appennino, intermedio a quello della Porretta e di Fossato meriti nelle attuali condizioni di essere preferito sotto tutti i riguardi tecnici, economici e commerciali.

La seconda Commissione si recò nuovamente sui luoghi, e prese ad esame un progetto da Imola a Firenze, uno da Faenza a Pontassieve, uno da Forlì a Pontassieve, uno da Arezzo a Forlì, un altro da Arezzo a Cesena, un sesto da Arezzo a Rimini, un settimo da Arezzo a Fano, un ottavo da Arezzo a Fossato, un nono da Perugia a Cesena, e un decimo da Fossato a Fano. I sei di prima erano diventati dieci quando furono sottoposti all'esame della nuova Commissione

Io non rifaccio qui l'analisi del lavoro della Commissione, specialmente perchè, dopo quanto ho detto ieri sopra la votazione dei due ordini del giorno relativi alle linee che sono ad occidente di Forlì, sarebbe fuor di luogo ritornare in argomento: mi limito a dirvi che la Commissione del 1877 venne alle stessissime conclusioni della Commissione del 1870, rispetto ai valichi dell'Appennino romagnolo. Essa trovò che la linea da Forlì a Pontassieve, per condizioni topografiche, non era da prendersi in considerazione, quantunque fosse quella che offriva il minimo percorso; trovò che le due sole linee, sulle quali poteva concentrarsi il confronto erano l'Imola-Firenze e la Faenza-Pontassieve; trovò sulla linea da Imola a Firenze o a Pontassieve gli stessi inconvenienti che aveva trovati la Commissione del 1870. Dico inconvenienti in rapporto alle migliori condizioni della linea faentina, per la quale la Commissione trovò che « le condizioni orografiche e geologiche della linea Pontassieve-Faenza sono favorevoli più di quelle della linea d'Imola, e più di tutte le altre già nominate. »

La conclusione testuale della Commissione del 1870 fu questa: « delle due linee componenti il

gruppo, che ha Firenze per obbiettivo, vale a dire l'imolese e la faentina, quella che muove da Faenza, è sotto l'aspetto tecnico indubbiamente da preferirsi. »

Questo confronto si riferiva alle linee da Imola a Firenze, e da Faenza a Pontassieve; ma siccome le due linee nella valle della Sieve s'incontrano o possono incontrarsi per dirigersi ambedue a Firenze, così la Commissione, pel caso che si volesse prendere per punto obbligato Firenze, esaminò anche questo secondo aspetto della questione e concluse: « Ma è certo che la linea intermedia Faenza-Firenze ridurrebbe i percorsi commerciali più delle altre due e che conserverebbe, non ostante il valico del contraforte, un rilevante vantaggio nella spesa e nel tempo; rimanendo sempre a carico della imolese le maggiori difficoltà della traversata dell'Appennino, e lungo la valle del Santerno.

« La linea di Faenza adunque, o faccia capo a Pontassieve o faccia capo a Firenze, sarà sotto tutti gli aspetti la preferibile del primo gruppo » vale a dire del gruppo romagnolo.

Parrà strano a taluni quel che ora vado a dire sul risultato degli studi tecnici; ma nol tacerò per questo.

Quando fu pubblicato il rapporto della Commissione del 1877 presieduta da un altro nostro egregio collega, l'onorevole Imperatori che siede da quel lato della Camera (*A destra*); quando comparve il rapporto io non posi menomamente in dubbio la veridicità delle conclusioni, conformi del resto a quelle della Commissione presieduta dall'onorevole Cavalletto; ma provai quasi dentro di me una certa dispiacenza, perchè la più desiderabile delle soluzioni, astrattamente parlando, rimaneva irremissibilmente esclusa. Mi spiego.

Dissi ieri che delle tre linee romagnole quella che offre minore percorrenza per unire Firenze all'Adriatico per Ravenna era la Forlì-Pontassieve. Infatti, da Forlì a Pontassieve la linea da costruirsi non misurerebbe che 85 chilometri; mentre quella da Faenza a Pontassieve ne conta 93, e quella da Imola a Pontassieve quasi 108. Ora, dato che le condizioni topografiche non fossero state nuovamente riscontrate tali da far abbandonare in modo assoluto l'idea della linea da Forlì a Pontassieve, io ne sarei stato lietissimo; inquantochè da Ravenna alla Toscana per Pontassieve si sarebbe potuto ottenere un ravvicinamento di 8 chilometri all'incirca confrontando la linea di Forlì con quella di Faenza, e di 23 chilometri confrontandola colla linea d'Imola. Disgraziatamente, come dissi, ambedue le Commissioni tecniche hanno messo fuori di esame la linea forlivese, e così la tenzone fu ristretta fra l'imolese e la faentina.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

A contrariare ancora di più questo mio modo di vedere, sorgeva un'altra considerazione, ed era quella delle ragioni militari.

Io, signori, porto opinione che le costruzioni ferroviarie devono intraprendersi per provvedere primariamente agli interessi permanenti, secondariamente agli interessi intermittenti; ed a questa seconda specie, per quanto siano di grande importanza, appartengono, secondo me, gli interessi militari.

Comunque sia, noi non ci troviamo certamente in grado di trascurare l'uno per l'altro i due lati della questione; e non dovremmo farlo nemmeno quando fossimo più ricchi di quello che siamo, essendo canone di buona amministrazione l'adoperarsi per conciliare insieme le due cose.

Sotto l'aspetto strategico le linee tendenti ai diversi valichi dell'Appennino furono due volte ugualmente esaminate; una volta coi concetti anteriori al 1870, e l'altra coi concetti posteriori al 1870; prima e dopo il trasferimento della capitale a Roma.

Con decreto del 23 gennaio 1862 veniva istituita la Commissione permanente per la difesa dello Stato, ed essa nel suo rapporto 11 luglio 1871, fra molte linee, propose sotto il numero 8 una ferrovia trasversale *da Valle di Sieve ad Imola preferibilmente, oppure a Faenza*.

La Commissione della difesa dello Stato aveva presente il concetto della strategia, e non si occupò delle questioni di ordine economico, commerciale, ecc.; essa guardava in astratto la questione e dal suo punto di vista aveva perfettamente ragione. Cionondimeno quando nel dicembre del 1871 fu presentato alla Camera un disegno di legge per autorizzazione della spesa straordinaria di 152 milioni per armi, provvigioni e lavori di difesa dello Stato, anche una Giunta della Camera ebbe a metter lingua nella questione, come rilevasi dalla relazione presentata nella tornata del 2 aprile 1873.

Quella relazione era divisa in allegati; e nell'allegato 2, che riguardava propriamente la difesa continentale e peninsulare, l'onorevole nostro collega, il generale Bertolè-Viale, che ne fu il relatore, dimostrata l'importanza strategica di Bologna, così si esprimeva: « Siccome la potenzialità della ferrovia Bologna-Porretta-Pistoia è insufficiente per ragioni planimetriche ed altimetriche, sarebbe di tutta convenienza aggiungere un'altra linea, la quale da Firenze facesse capo *ad Imola od a Faenza*, come ne fa cenno la relazione della Commissione permanente sulla difesa dello Stato. »

Secondo quella relazione adunque, la parte militare insisteva per avere una linea, la quale entrasse in Toscana *o per Faenza o per Imola*, e così anche

per considerazioni militari la tenzone si riduceva a questi due valichi.

Quanto alla scelta, la Commissione generale nel suo rapporto del 1872 aveva per Imola il *preferibilmente*, e ragionando astrattamente dissi già che si comprendeva perfettamente.

Però la stessa Commissione generale di difesa (e non cito cose che non siano note, perchè le tolgo dagli atti parlamentari) nei suoi verbali, dopo aver detto: « una ferrovia trasversale, da Pontassieve ad Imola preferibilmente, oppure a Faenza » fa seguire questa esplicita dichiarazione:

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

Sentenza più ragionevole di questa credo che nessuno potrebbe pronunciare; la stessa Commissione generale di difesa dello Stato ammette che ragionevolmente non si può domandare un gravissimo sacrificio allo Stato, per sole ragioni astratte nell'ordine strategico.

Dopo tutto ciò, o signori, che cosa può ancora rimettere in dubbio se la linea faentina proposta dopo tanti rapporti, dall'onorevole Depretis prima, dal Ministero passato poi, riconfermata dal Ministero attuale e dall'attuale Commissione parlamentare; che cosa, dico, può rimettere in dubbio se alla faentina debba pur sostituirsi la linea imolese?

Nessuno più autorevolmente della Commissione generale di difesa dello Stato poteva in questo caso dettare le norme per la scelta, ed io mostrerò ora succintamente alla Camera, fra altre, le considerazioni finanziarie che indussero alla preferenza della linea faentina: accennai già alle considerazioni d'ordine commerciale, sulle quali dirò qualche cosa brevissimamente un po' più tardi.

Pel confronto delle lunghezze dirò che la linea imolese misura 101 chilometri e 306; la faentina 93 e 50. Qui avverto che la Commissione tecnica del 1877 ha detto che, se si invertisse l'obbiettivo della linea di Faenza, trasportandolo da Pontassieve a Firenze, l'intermedia sarebbe ancora quella che provvederebbe maggiormente all'abbreviamento del percorso.

Quanto al tempo della costruzione, esso dipende specialmente dalla lunghezza delle gallerie appenniniche; e secondo il progetto dell'illustre ingegnere Tarducci per l'Imolese, la galleria sarebbe lunga 5650 metri circa, mentre nella faentina è di 3100. È evidente pertanto che il tempo della costruzione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

sarà molto minore in questa che in quella. La Commissione tecnica del 1877 giudicò che per l'Imolese occorrerebbero otto anni e mezzo, e cinque e mezzo per la Faentina.

Veniamo al costo della costruzione. La Commissione tecnica del 1877 si è preoccupata, nell'esaminare i progetti, d'altronde molto particolareggiati, di giudicare del costo delle due costruzioni partendo da elementi di prezzo fra loro assimilabili, essendo noto, che non sempre gl'ingegneri, che lavorano sopra progetti diversi, coincidono completamente nel valutare sia i movimenti di terra, sia le costruzioni murarie od altre. Risultato degli istituiti paragoni si fu che per la linea imolese, secondo la Commissione tecnica del 1877, occorrono 58,800,000 lire, e per la faentina 36,700,000; 17 milioni di differenza a favore della seconda. Nel progetto Tarducci, per verità, la spesa è valutata a 53,800,000 lire, ma se si prescinde dall'aumento suggerito per l'imolese, altrettanto dovrebbe farsi per la faentina, il cui costo allora ridurrebbersi a lire 34,561,000; con che rimangono sempre quei 17,000,000 di differenza.

Per la linea imolese la Commissione fa rilevare una cosa, che ha un'importanza più che altro dal lato della spesa; ed è che la linea traversa diciannove volte il Santerno, il che vuol dire che costringe a fare diciannove ponti per passare lo stesso fiume.

Nella imolese, la galleria appenninica a foro cieco è di 2 chilometri e 600 metri; nella faentina è di 1 chilometro e 300 metri, vale a dire la metà.

La luce complessiva dei ponti, viadotti, ed altre opere d'arte, nella imolese è di 2 chilometri e 166 metri, nella faentina di 1 chilometro e 487 metri.

Una delle cose alle quali si deve avere un grande riguardo nelle costruzioni ferroviarie in montagna, si è quella delle pendenze. Ora, anche sotto questo punto di vista vi sono considerazioni gravissime nel rapporto della Commissione, ed io credo opportuno metterle con qualche particolarità in tutta evidenza. Nel progetto della ferrovia imolese, secondo il suo autore, la massima pendenza è stata ridotta a 15,90 per mille, a 16 in numero tondo; mentre nel progetto della linea faentina compare, ed è di fatto, del 25. Ma, o signori, innanzitutto la Commissione tecnica ha osservato, secondo me molto giustamente, che non è utile per l'esercizio di una linea avere una pendenza relativamente non molto forte, quando questa s'estende per grande lunghezza della linea medesima. L'onorevole Bertolè-Viale, parlando l'altro ieri della Modena-Lucca, faceva giustamente la stessa osservazione. Egli diceva che la pendenza del 13 per mille sparsa per

tutta la linea, è molto più dannosa che quella del 25 ristretta ad un breve tratto. Questa, del resto, è una massima fondamentale nella scienza delle costruzioni ferroviarie.

La Commissione tecnica del 1877 propose delle varianti al progetto dell'imolese nel senso di migliorarla dal lato dell'esercizio e stabilì esser meglio elevare la pendenza del valico appenninico al 22 per mille, restringendola così a breve spazio, anzichè mantenere per lunghissimo tratto quella del 16.

Ma, si voglia o no tener conto delle osservazioni della Commissione, è intanto accertato dal confronto dei due progetti che sulla linea imolese le pendenze superiori al 10 per mille s'estendono per una lunghezza di 64 chilometri e 713 metri, mentre nella linea faentina si estendono per soli 41 chilometri e 520 metri. È questa una considerazione la quale, secondo me, ha un grande valore, non solamente per giudicare della maggiore spesa di costruzione, ma altresì per giudicare della futura spesa d'esercizio.

Con questi dati, o signori, è facile giudicare in astratto che la linea faentina, tenuto conto delle distanze virtuali, deve essere anche più breve di quello che risulta contando le distanze reali.

Nessuno per fermo deve prendere per vangelo quanto vado ad annunziare; ma è evidente che vi deve essere una differenza per l'aumento della distanza virtuale e questo sarebbe di chilometri 17,80.

Se non che, per esser giusto, debbo anche dire che se si invertisse l'obiettivo di Pontassieve in quello di Firenze, la linea di Faenza dovrebbe anch'essa imbattersi nell'altura di Pratolino ed assumere in questo tratto la stessa pendenza dell'imolese, essendo un tratto comune. Quindi il vantaggio della faentina indirizzandosi direttamente a Firenze diminuirebbe di qualche cosa; avvertendo però che in questo caso subentrerebbe l'altro grosso vantaggio di non aver più da percorrere il tratto da Pontassieve sull'attuale ferrovia fino a Firenze.

Dopo le cose esposte sopra queste due linee, alle quali fu ristretto il paragone per ragioni tecniche, commerciali e militari, non mi resta che precisare brevissimamente le mie conclusioni, che sarebbero queste:

Commercialmente parlando, le linee coll'obiettivo della Toscana, sia per Firenze, sia per Pontassieve, soddisfano tanto più quanto più si allontanano dalla Porrettana, essendo evidente che ne perturbano meno il raggio d'azione. Ora la linea Imolese nel suo sviluppo si accosta perfino a 20 chilometri dalla Porrettana medesima, e perciò sarebbe di questa una vera parassita.

Ho detto che se fosse stato possibile, sarebbesi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

dovuto allontanare da Bologna la linea per la Toscana anche più della Faentina, imperocchè è evidente che così si abbrevierebbero le distanze lungo il litorale dell'Adriatico.

Nè crediate, o signori, che questa del maggiore ravvicinamento del litorale marchigiano e napoletano sia una considerazione di poco valore, imperocchè l'abbreviamento che si procura a tutte le provenienze dal Barese, dalle Puglie, dalle Marche e dalla bassa Romagna, per la linea faentina, è di circa 70 chilometri, e 70 chilometri sopra pochissime centinaia di percorso totale, hanno già un valore commerciale molto ragguardevole. Ed è per questa considerazione, o signori, che vi renderete conto facilmente delle domande pubblicate dalla Commissione parlamentare, delle Camere di commercio di parecchi luoghi delle provincie napoletane, e segnatamente della città di Bari, in favore di questa linea; mentre non ne trovate di consimili per la linea Imolese, per la semplicissima ragione che è più lontana.

Adunque la linea faentina soddisfa agli interessi commerciali del litorale adriatico meglio che non possa soddisfarli la linea imolese, perturba meno il raggio d'azione della ferrovia porrettana, e ne è perciò meno parassita. Ciò spiega eziandio perchè per la imolese, che pur si trova nella provincia, il Consiglio provinciale di Bologna non abbia mai fatto premure in via ufficiale; essendo evidente che quella illustre città non è interessata ad alcuno dei nuovi valichi dell'Appennino, e tanto meno a quello, che capita dentro la propria provincia; val quanto dire alle proprie porte.

COBRONCHI. Non è esatto.

BACCARINI. A me intanto non consta altro che il Consiglio provinciale di Bologna nominò una volta una Commissione, la quale non so se abbia mai riferito. Ma dico ciò in via incidentale, e non perchè sia questo un argomento che risolva la questione.

La linea faentina rispetto alla imolese ha un rilevante vantaggio sulle spese del primo impianto e del successivo esercizio. E mi pare che questo sia evidentemente dimostrato dalle cifre che ho indicate.

La linea faentina serve una massa maggiore di interessi economici di ogni fatta; e soddisfa agli interessi militari. Satisfà gli interessi militari, come avete udito dalla lettura che ho fatta dei diversi pareri della Commissione di difesa dello Stato e come risulta eziandio dall'ultima lettera del ministro della guerra in data 18 ottobre 1878.

In questa si legge:

« La Commissione, esaminate attentamente tutte le condizioni in favore dell'una e dell'altra linea

(vale a dire della faentina e della imolese), ha concluso emettendo il parere che il tracciato Faenza-Pontassieve soddisfa alle esigenze militari, ma non le soddisferebbe qualunque altro tracciato più ad oriente di Faenza. »

Con che veniva ancora a far perdere a me ogni illusione sulla possibilità di allontanare anche di più la nuova linea dalla porrettana.

E qui, o signori, dirò pochissime parole, prima di finire, sul perchè, nonostante questa dichiarazione del ministro della guerra, nel disegno di legge che ebbi l'onore di presentare, si trovava iscritta la linea Faenza-Firenze e non Pontassieve.

Il ministro della guerra convocò dietro mia domanda una Commissione militare per esaminare, anche dopo quanto aveva scritto la Commissione della difesa dello Stato, tutte le linee che si andavano a proporre, nelle quali fosse entrato un interesse militare. Dalla sua lettera risulta che anche il ministro dei lavori pubblici era presente all'adunanza; ma, intendiamoci, io stava presente perchè invitato ed interessato a rendermi giusto conto delle considerazioni militari; ma nessuno creda che mettessi lingua e molto meno il voto per far propendere la bilancia in un senso o nell'altro. Quella Commissione, che era composta di tre illustri generali e presieduta dal ministro della guerra, scese nelle medesime conclusioni, cui era venuta la prima rispetto alla linea faentina; essa cioè fu d'avviso che per considerazioni militari fosse più utile che la linea sboccasse a Pontassieve anzichè a Firenze.

Per quali ragioni adunque, non ostante questa opinione del mio collega il ministro della guerra, e degli egregi generali che erano nella Commissione, io poi riproposi la linea Faenza-Firenze?

Io ve lo confesserò candidamente: la prima ragione fu che noi riproducevamo un disegno di legge per ferrovie complementari dopo quello presentato nel 1877 dal Ministero Depretis, ed in quel disegno di legge si trovava scritta *Faenza-Firenze*.

Ora, riferendoci ai momenti in cui facevamo questa proposta, si comprenderà facilmente come rincrebbe assai al passato Ministero di dover variare l'indirizzo di una sola fra tutte le linee proposte, e precisamente di dover variare l'indirizzo a scapito della Niobe delle italiane città, la quale si trovava allora appunto nel più forte dei suoi dolori.

D'altronde, o signori, a parte questo riguardo, che però credo abbia non piccola importanza, a noi era più facile di mantenere la iscrizione Faenza-Firenze, inquantochè coll'articolo 21 del nostro disegno di legge si riservava al Ministero la facoltà, fermi i due estremi obbiettivi, di poter poi preferire l'andamento che sarebbesi trovato migliore, distaccando

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

la linea dal punto che anche militarmente sarebbe stato giudicato opportuno in seguito di ulteriore e definitivo esame.

Per conseguenza non era affatto escluso dal nostro progetto che le considerazioni militari avessero assolutamente dovuto prevalere, e ciò avrei chiaramente dichiarato alla Camera, e con me l'avrebbe dichiarato il mio stesso collega della guerra, se ci fossimo trovati al banco dei ministri, quando fosse venuta in discussione questa questione.

Ho creduto necessario fare queste osservazioni per togliere anche l'apparenza di contraddizioni tra le proposte che erano state fatte dal ministro della guerra e quelle che erano state fatte dal Ministero davanti alla Camera.

Detto ciò, o signori, credo di non aver altro a soggiungere per giustificare l'operato mio come ministro dei lavori pubblici, sia nel fare la proposta relativa a questa linea, sia nel provvedere ad un solo dei due obiettivi Roma e Firenze.

Credo di avere evidentemente dimostrato che non si poteva nel primo periodo di soli 10 anni e con la somma di 750 milioni provvedere a questi contemporaneamente.

Credo di avere dimostrato che i mercati della Toscana hanno relazioni importanti col littorale adriatico, e che non è affatto venuto il momento, anche dopo la proclamazione della nuova capitale, di lasciare in abbandono questi importanti interessi.

Credo di aver dimostrato che una volta che una linea debba essere costruita coll'obiettivo di Firenze, per mettere in comunicazione la Toscana col littorale adriatico, non si può venire ad altra conclusione che a quella cui erano e sono venute tutte le Commissioni e tutti i Ministeri, cioè quella di preferire fra le linee contendenti la Faenza-Pontassieve, o la Faenza-Firenze (*Benissimo! Bravo! — Vivi segni di approvazione*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti con riserva dei fatti personali.

CODRONCHI. Chiedo di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Contro la chiusura ha facoltà di parlare l'onorevole Codronchi.

CODRONCHI. Prego la Camera di voler tener conto di una circostanza in mio favore, e di non chiudere la discussione generale. Io ho rinunciato alla facoltà di parlare nella discussione generale per abbreviare la discussione; ho parlato sulla tabella, benchè fossi iscritto su questa linea; e questo feci per aderire al

desiderio, che mi pare generale nella Camera, che questa discussione sia il più possibile abbreviata. Ora io nel prendere a parlare contro la chiusura, faccio appello alla cortesia dei miei avversari e dei miei amici, affinchè mi sia consentito di rispondere poche parole al discorso testè fatto dall'onorevole Baccarini.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Quelli che approvano la chiusura sono pregati di alzarsi.

Voci. La controprova.

PRESIDENTE. Prego quelli che votano di alzarsi affinchè si possano numerare meglio.

Essendo chiesta la controprova, vi si procederà.

Coloro che non approvano che la discussione sia chiusa, sono pregati di alzarsi.

(La chiusura non è approvata.)

L'onorevole Codronchi ha facoltà di parlare. (*Rumori*)

Prego di far silenzio.

CODRONCHI. Era mio intendimento di non parlare più su questo argomento, ma alcune osservazioni che ha svolto testè l'onorevole Baccarini, mi obbligano a replicare. È però su due o tre punti soltanto che io desidero di rispondere all'onorevole Baccarini, appunto perchè io non voglio abusare della benevolenza della Camera, che forse per riguardo mio non ha chiuso la discussione.

Innanzitutto io faccio osservare all'onorevole Baccarini che quando egli ha parlato della differenza di 17 milioni tra la linea d'Imola e quella di Faenza, ha persistito sempre nel confronto fra la linea Imola-Firenze e la linea Faenza-Pontassieve. Ma dai calcoli che io ho, e che credo siano esatti, se la linea faentina dovrà far capo a Firenze, la spesa non sarà più di 36 milioni e 700,000 lire, ma sarà di 44,902,677 lire; invece se si deve tener conto delle modificazioni che la Commissione tecnica ha proposto alla linea imolese, questa non costerebbe più 53 milioni, ma solo 47,208,229 lire. E sarebbe strano infatti che la Commissione tecnica avesse suggerito queste modificazioni, se non si doveva abbreviare di un metro la linea, di un'ora il tempo della sua esecuzione, di una lira la spesa necessaria all'esecuzione stessa.

Questa considerazione mi pare importante per dissipare l'impressione di quanto ha detto l'onorevole Baccarini, sul confronto della spesa tra le due linee.

Quanto agli argomenti tecnici, credo che non sia il caso di svolgerli più ampiamente; ma per rispondere all'onorevole Gessi che ieri faceva un confronto tra le spese d'esercizio e stabiliva una differenza di 10 centesimi tra l'Imola-Pontassieve e la Faenza-Pon-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

tassieve, io gli dirò che il confronto non regge, perchè le spese d'esercizio sono maggiori per la Faenza-Pontassieve che ha la pendenza del 25 per mille, di quelle per l'Imola-Firenze che l'ha del 15 90 per mille.

Questo si potrà negare? L'onorevole Gessi ha fatto il confronto per comodo di ragionamento fra l'esercizio della Faenza-Pontassieve coll'Imola-Pontassieve, mentre invece bisognava che si riferisse all'ultimo progetto presentato dal consorzio imolese, che riguarda l'Imola-Firenze.

Quanto alla grande galleria del Gazzarro, della quale ha parlato ora l'onorevole Baccarini, la Commissione tecnica la paragonò con quella di Pracchia; senza tener conto dei mezzi coi quali oggi la scienza provvede a questi trafori, mezzi potentissimi che abbreviano il lavoro.

Veniamo ora alla questione militare. L'onorevole Baccarini, ripetendo quanto ieri diceva l'onorevole Gessi, ci ha letti alcuni commenti sopra i rapporti della Commissione di difesa dello Stato, e della Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Depretis. Confesso che qui smarrisco ormai la via per giungere a conoscere il vero. Io non mi fermo ai commenti, ai verbali che hanno preceduto le conclusioni finali di un rapporto di una Commissione rispettabile, come la Commissione per la difesa dello Stato, guardo alle sue conclusioni; ed in queste conclusioni è detto: *Imola preferibilmente*. Aggiungo che ho ragione di credere che questa preferenza sia stata ribadita da un recente rapporto dello stato maggiore dell'esercito; e potrei citare l'autorità di uno dei più illustri componenti della Commissione di difesa, del generale Menabrea, per confermare che egli senza reticenze, e senza sottintesi dava alla linea imolese una preferenza assoluta.

Finalmente, o signori, c'è un altro punto sul quale io non posso lasciare senza risposta il discorso dell'onorevole Baccarini. L'onorevole Baccarini per dimostrare la preferenza commerciale della linea faentina sulla linea imolese, ha detto: guardate, signori, quante Camere di Commercio sono venute a domandare al Parlamento italiano che si apra un valico a Faenza. Ma, se è verissimo che alcune Camere di commercio, specialmente delle provincie meridionali, hanno mandato indirizzi perchè si apra un valico a Faenza anzichè a Imola, questi voti furono essi spontanei? E non sarebbe vero invece che essi furono sollecitati dai rappresentanti di Faenza?

L'onorevole Baccarini ha dichiarato, per provare che la provincia di Bologna non annette grande importanza ad avere un valico entro i suoi confini, che la provincia stessa non ha mai affermato il suo

desiderio di avere un valico ad Imola. L'onorevole Baccarini è male informato; perchè ho qui un rapporto di una Commissione che ha riferito sulle questioni ferroviarie al Consiglio provinciale, compilato dall'onorevole nostro collega il deputato Zanolini, il quale parla del valico dell'Appennino. Ed il 10 settembre 1877 il Consiglio provinciale di Bologna, a grandissima maggioranza, votava un ordine del giorno da me proposto in cui si faceva voto che dovendosi aprire un valico, questo valico facesse capo a Imola.

Dopo questo, signori, non ho altro da soggiungere, perchè tengo soprattutto a mantenere la mia promessa di esser breve; e ringrazio la Camera della benevolenza che mi ha dimostrato, impedendo che si chiudesse la discussione. Rinunzio pure a sviluppare l'ordine del giorno che ho presentato, perchè non è che la sintesi del discorso da me pronunziato in due passate sedute. Ormai, o signori, la sorte della battaglia sta per essere decisa. In questi giorni aveva un dubbio che mi tormentava, quello di avere sollevata una specie di guerra civile fra i rappresentanti della mia stessa regione; ma, dopo le lotte piemontesi e lombarde, le lotte modenesi e parmensi, il mio dubbio è calmato, perchè mi sono persuaso che è difficile ottenere la concordia in queste questioni.

Io non porterò ai miei elettori nè un chilometro di ferrovia, nè una lira sul bilancio dello Stato; ma, o signori, se fosse lecito paragonare le piccole cose alle grandi, gli uomini piccoli ai sommi, sarei quasi tentato di dire che ho meritata una lode, quella di non avere disperato delle sorti della mia causa (*Movimenti*), malgrado che avessi tanti e così formidabili avversari nel Ministero, nella Commissione, e nella Camera. Un capitano, non incolpevole di una grande sconfitta, meritò lode da un popolo forte e generoso: *quod de republica non desperasset*; perchè non aveva disperato delle sorti del suo paese.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione, riservando la facoltà di parlare a coloro che l'hanno chiesta per fatti personali.

Il primo iscritto per un fatto personale è l'onorevole Bonvicini. La prego di indicare il suo fatto personale.

BONVICINI. Il mio fatto personale consiste in questo. L'onorevole Minucci, nella splendida sua orazione pronunziata nella seduta di ieri a difesa della linea Arezzo-Forlì, disse che troppo tardi l'onorevole Bonvicini s'era accorto... (*Conversazioni*)

Voci. Forte! forte!

PRESIDENTE. Prego di far silenzio. Bisogna pure venire a capo di questa discussione!

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

BONVICINI... dei vantaggi che questa linea poteva recare alla città di Lugo. Onorevole Minucci, comprendo anch'io l'utilità che da questa linea può derivare al capoluogo del mio collegio. Ma mi permetta che io le dica che nel conflitto dei vari doveri, io solo sono il giudice del dovere prevalente. Onorevole Minucci, i processi verbali del Consiglio provinciale di Ravenna dimostrano che fino dal 1860 quando (me lo perdoni il mio amico Gessi) l'onorevole Zauli-Naldi era uno dei più strenui sostenitori della linea Faenza-Pontassieve, io gli diedi sempre l'appoggio della mia parola e del mio voto.

Oggi, avendo io l'onore di rappresentare in Parlamento il collegio di Lugo, perchè io dovrei dimenticare le opinioni che avevo manifestate come consigliere provinciale, molto più che queste si conciliano cogli interessi generali dello Stato?

E l'onorevole mio amico Gessi nel suo erudito discorso accennò alla convenienza di unire direttamente Faenza con Lugo, benchè questa città sia già congiunta con Faenza per mezzo del tronco di Castel Bolognese.

Non mi preoccupero del movente principale, che può avere determinato la scelta d'un tracciato a preferenza d'un altro; ma è indubitato che in quei paesi dove la proprietà è molto divisa, la coltivazione intensiva, ed il sistema di viabilità già molto esteso e perfezionato come nel caso nostro, il commercio interno, domestico e giornaliero arreca assai maggior concorso e ricchezza ad una nuova strada ferrata, che non il commercio esterno e lontano, ed in più breve tempo compensa i sacrifici fatti per la sua attivazione.

Cura ed interesse quindi del Governo nel concedere la costruzione di una strada ferrata, è quello di provvedere che essa sia tracciata in modo da soddisfare il più che sia possibile, compatibilmente colle esigenze dell'economia del transito, e delle difficoltà tecniche naturali, i bisogni locali, e che ad essa sieno allacciati tutti quei centri di produzione che, come corsi d'acqua influenti, sono destinati ad accrescere l'importanza dell'arteria principale. Questo è il principio che la Commissione dichiara di avere preso a base dei suoi studi e delle sue scelte, non lasciandosi imporre rigidamente nè dal concetto economico, nè dal politico, ma prendendo a guida un complesso armonico di circostanze, ed avente sempre per oggetto la prosperità nazionale. Per avviarci quindi alla consociazione di tutte le forze vive della nazione, per accrescere gli strumenti del lavoro e della produzione, e procacciarci quell'*outillage nécessaire* al progresso, che l'onorevole Morana invoca ripetutamente sull'autorità di Leone Say e sull'esempio della Francia, occorre estendere il

raggio d'azione del nuovo valico appenninico, congiungendolo a Ferrara colle linee che vengono dal Veneto, colla costruzione della linea Faenza-Lugo-Ferrara.

Io non mi dilungo di più, o signori, perchè temo che l'onorevole presidente mi osservi che io esco dal fatto personale.

PRESIDENTE. Mi pare che ne sia già uscito. (*ilarità generale*)

BONVICINI. Ho voluto soltanto dire, che se ho preferito la linea Faenza-Pontassieve, l'ho fatto non solo per difendere gli interessi locali, ma anche per tutelare gli interessi della nazione.

Quindi, o signori, attendo con animo tranquillo il giudizio vostro, e quello dei miei elettori. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Minucci ha facoltà di parlare per fatto personale; la prego d'indicarlo.

MINUCCI. L'onorevole Baccarini nel suo discorso d'ieri, che era atteso con impazienza dalla Camera, avveza a riconoscere in lui una grande competenza in queste materie, dichiarava che io a torto aveva asserito che la linea Faenza-Firenze non era stata sufficientemente e completamente studiata. Egli facevami dire cosa che io mai non dissi nel senso in cui egli l'intese.

Quando io diceva che la questione non era stata maturamente studiata, intendeva di riferirmi allo studio comparativo delle linee che erano state presentate dal 1876 in poi all'esame del Parlamento; intendeva riferirmi più specialmente all'esame ed al confronto della linea Faenza-Pontassieve con la linea Arezzo-Forlì.

Ora l'onorevole Baccarini sa meglio di me che la linea Arezzo-Forlì non fu studiata fino al 1876, e che essa perciò non aveva potuto formare oggetto degli studi, che con tanta cura e tanta autorità aveva fatto sui vari progetti dei valichi appenninici la Commissione del 1870.

Perciò quando io diceva che le linee non erano state attentamente ed accuratamente studiate, io lo diceva in questo senso soltanto; non perchè ponessi in dubbio la serietà degli studi e la competenza delle persone che avevano prima del 1877 preso ad esame i progetti dei vari valichi dell'Appennino, ma perchè, lo ripeto, a quell'epoca non era ancora stata trasportata la capitale del regno a Roma, e perciò non sentivasi il bisogno di fare di questo punto l'obbiettivo delle nostre linee ferroviarie, ed anche perchè allora la linea Arezzo-Forlì non era stata neppure progettata.

Del resto io colgo volentieri quest'occasione per rendere grazie all'onorevole Baccarini dell'insperato soccorso dato colle sue autorevoli parole alla tesi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

da me sostenuta. Quando egli venne a dire, con tanta autorità di sapere e di persona, che una somma importantissima d'interessi economici si lega a quella linea che fu da me ieri propugnata; quando egli vi disse che queste masse d'interessi economici, costringerà, prima o poi, il Parlamento a costruire un altro valico dell'Appennino all'oriente della Porretta, oltre quello di Faenza-Pontassieve; egli con ciò solo portò il peso della sua parola all'appoggio della mia opinione.

Signori, oggi la questione è posta in questi chiari e precisissimi termini: volete voi costruire oggi la Faenza-Firenze per essere costretti, in un'epoca più o meno lontana, a spendere altri 50 milioni per la linea Arezzo-Ferri? O 120 milioni per la linea Adriatico-Tiberina e sue prosecuzioni? O volete piuttosto spendere soltanto 50 milioni per potere con una linea soltanto, coll'Arezzo-Ferri, raggiungere l'intento del doppio interesse?

La questione è questa sola, o signori; oggi voi siete chiamati a decidere se preferite una sola linea ferroviaria ed un solo valico dell'Appennino, che venga a rispondere egualmente agli interessi strategici ed economici del paese; o se volete invece costruire oggi una linea per soli interessi strategici, salvo poi ad obbligare il paese a sopportare l'ingente onere di un'altra linea che provveda a quegli interessi economici che verrebbero oggi trascurati. La Camera dovrà decidere ciò che meglio convenga all'interesse della nazione.

Io sono perciò tranquillo sul responso che sarà per emettere, oggi che la questione è stata posta così chiaramente dinanzi a lei.

Sono lieto finalmente che le mie parole di ieri abbiano potuto riuscire a rompere l'ostinato silenzio del mio amico, il deputato Bonvicini, in questa questione (*Si ride*); in quanto che mi pesava sull'animo di non conoscere qual fosse l'oggetto delle sue preferenze. Oggi io l'ho inteso, e lascio lui solo, come egli ne invoca il diritto, giudice fra sè e i suoi elettori, sperando e desiderando sempre, per l'amicizia vivissima che io gli porto, che essi non gli tengano conto di questo peccato nelle future elezioni politiche. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Onorevole Minucci, questa sua è tale dichiarazione che esce dalle consuetudini parlamentari.

BONVICINI. Chiederei di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonvicini ha facoltà di parlare per fatto personale.

BONVICINI. Il mio amico Minucci ha esordito con parole abbastanza gentili, dicendo che mi ha fatto rompere il mio abituale, anzi ostinato silenzio. Ha ragione, ma gli debbo rammentare che, quando vi

sono stato costretto, ho parlato altre volte in questa Camera. Ora però si manifesta troppo evidente nei miei onorevoli colleghi il desiderio di por termine a questa discussione. E d'altra parte un antico proverbio insegna che la parola è d'argento e il silenzio è d'oro.

Mi permetto solo di osservare, riguardo alla mia predilezione per la linea di Faenza, che in questo credo di essere pienamente d'accordo coi miei elettori, e che ho la coscienza di aver compiuto il mio dovere.

Soggiungo però all'onorevole Minucci: ella otenga che l'ordine del giorno votato dalla Camera per la sua linea divenga una realtà, ed io prometto di adoprarmi con tutte le forze, perchè Lugo sia congiunta anche con Ferri; e così invece di una strada ne avremo due. (*Bravo! — Ilarità*)

RISULTATO DELLA VOTAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA CORREZIONE DI UN ERRORE MATERIALE INCORSO NELL'ARTICOLO DELLA LEGGE RELATIVA ALLA CONVENZIONE RUI TABACCHI.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Si procede alla numerazione dei voti.

Proclamo il risultato della votazione sul disegno di legge per la correzione di un errore materiale incorso nell'articolo 3 della legge relativa alla convenzione colla Regia dei tabacchi.

Presenti e votanti	255
Maggioranza	128
Voti favorevoli	237
Voti contrari	18

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULLE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di riprendere i loro posti. Vediamo se si può venire alla fine della discussione di questa linea.

Chiusa la discussione generale rimane lo svolgimento degli ordini del giorno e degli emendamenti.

È stato proposto il seguente ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo che la questione del valico dell'Appennino ad oriente della Porretta non si presenta oggi preceduta da studi completi sotto l'aspetto tecnico e militare, sospende ogni deliberazione sulla scelta della linea, invita il Governo a

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

presentare sollecitamente un progetto accompagnato da maggiori studi, e passa all'ordine del giorno. »

Codronchi, Guarini, Fossombroni, Minucci, Sacchetti, Lodovico Berti.

Quest'ordine del giorno è già stato svolto dall'onorevole Codronchi.

Verremo dunque all'emendamento seguente :

« I sottoscritti propongono che nella tabella A, invece di Faenza-Pontassieve, si dica Faenza-Firenze come nei due progetti ministeriali del 1877 e del 1878. »

Mantellini, Nobili, Panattoni, Barazzuoli.

Chiedo se l'ordine del giorno dell'onorevole Mantellini sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Mantellini ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

MANTELLINI. Esordisco, o signori, col dare ragione all'onorevole Toscanelli, sino ad un certo punto però, perchè non credo, come egli non crede, che dallo sbocco di questa linea a Firenze, e non a Pontassieve, dipenda la vita o la morte di quella città. Firenze si travaglia in ben altri bisogni! Ma non è nemmeno questa una cosa indifferente.

La dichiarazione che mi preme di fare è piuttosto che non mi sono sottoscritto a questo emendamento perchè io sia deputato della città di Firenze. Questo mio non è punto un discorso elettorale. Già mi trovo sul declinare, l'onda degli anni mi incalza, e più che l'onda degli anni, la minaccia che per malignità di uomini e di vicende una maggioranza nuova si determini a cambiare umori, sentimenti, indirizzo, quali non troverebbero in me il loro rappresentante, anche quando in me lo cercassero.

Sono ricordi personali che mi hanno indotto a sottoscrivere per primo a questo emendamento.

Io fui uno dei cinque che, a nome dei cinque Stati, sottoscrissero la convenzione del 17 marzo del 1856 a Vienna, per la linea centrale italiana. E la linea centrale italiana voleva dire, come la Camera ricorda, la Pistoia-Bologna per Modena, Reggio, Parma, Piacenza con una deviazione da Reggio per Suzzara, Borgoforte sul Po, fino a imboccare nella linea mantovana. E ricordo ancora le vive, appassionate discussioni che si facevano sul punto dove questa linea doveva sboccare, se a Pistoia per Livorno, o se a Prato per Firenze; e vinse Livorno, e vinse Pistoia. La linea porrettana sbocca infatti a Pistoia. La ragione era ed è chiara; perchè anche allora si mirava al Mediterraneo.

Io mi sono dunque domandato: queste ragioni hanno forse mutato? Le condizioni militari, le economiche, le finanziarie non sono più quelle? Signori! Una delle due: che cosa volete fare? Volete

fare una linea per la valle del Tevere che accenni a Roma, o studiate di fare una linea per la valle dell'Arno che accenni a dove, se non a Firenze? Questo fu uno dei ricordi che mi hanno fatto sottoscrivere l'emendamento.

Passo ad altro ricordo. Mi sono mescolato molto nelle concessioni delle linee senesi. Ancora rammento la simpatica parola del Pianigiani, ingegnere distinto, morto troppo presto all'arte e alla patria. Egli inneggiava a Siena e da Siena per Orvieto a Orte e quindi a Roma. E questa linea si ha.

Venuta la linea porrettana a Pistoia, sapete di che cosa si parlava fin d'allora? Si parlava di un tratto di strada che congiungesse Pistoia con Empoli. Quella sì che è la linea militare davvero, o signori.

Io non sono militare, devo ammettere ed ammetto che pei militari possa preferirsi che la linea sbocchi a Pontassieve piuttosto che a Firenze. Ma bisogna decidersi, signori; voi conoscete al pari di me i proverbi che non si può fare da Marta e da Maddalena, gridare e portar la croce, e che se tutte le strade riescono a Roma, non tutte le strade sono destinate per andarvi. Sì, quando vogliate andare a Roma vi bisogna di pigliare la valle del Tevere, sia poi la Cesena-Perugia, sia la Forlì-Arezzo. Ma quando voi accenniate alla valle dell'Arno, quando consideriate questa direzione del valico dell'Appennino militarmente ed economicamente necessario, non potete assolutamente non fare sboccare questa linea a Firenze.

Questa è la mia opinione.

Conosco bene i giudizi militari che ci sono, e che mi devono fare e fanno molta impressione.

Conosco anzi personalmente e stimo alcuni militari, i quali hanno espresso questo giudizio. Io non m'intendo di milizia, nè di strategia; e non posso trattare di questioni militari se non come uomo politico. Poichè mi sovviene qui pure un altro ricordo. Quando si discuteva sul bilancio della marina il capitolo della riproduzione del naviglio, sostenni che la dovesse essere una spesa ordinaria. Avevo letto che Atene ai tempi di Temistocle per tener in effettivo le sue 300 galere, alle quali calcolava una vita media di 15 anni, ne fabbricava 20 all'anno di nuove. L'onorevole Depretis, allora deputato d'opposizione, mi rimbeccava dicendo: come volete parlare di spesa ordinaria pei milioni e milioni necessari alla riproduzione del naviglio, quando la legge ancora non stabilisce la portata, il numero, la potenza delle navi nazionali? Fate prima l'organico militare navale e discuteremo dopo sullo stanziamento della spesa occorrente alla riproduzione del naviglio.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

Ed aveva ragione l'onorevole Depretis; al quale domandai nonostante: Volete che sia la Camera la quale approvi l'organico militare navale? Ne avrebbe la Camera la competenza? E l'onorevole Depretis rispondeva: Non ci sono questioni che sfuggano alla competenza della Camera. Qui tutte le questioni diventano politiche; e solamente questo Consesso ha competenza a risolvere questioni siffatte. Ed aveva ragione; e la lezione fu tanto meritata, che non me la sono più dimenticata. (*ilarità*)

E quantunque uomo di toga e non militare, comincio dunque dal chiedere all'onorevole Commissione: Aveste la gloria dell'ossequio al parere militare; e perchè non esaminaste la questione da uomini politici? Se l'aveste esaminata politicamente avreste riconosciuto che il fine del nuovo valico non poteva se non essere quello d'aprire la linea più corta per congiungere i due mari l'Adriatico ed il Mediterraneo; avreste riconosciuto che la linea più corta per questa comunicazione ha il suo naturale sbocco a Firenze. Ammetto, sì, ammetto che ci siano e ci devono essere delle ragioni militari per far passare la linea per la intera valle della Sieve, una volta che persone così rispettabili lo hanno detto, e lo sostengono. Ce ne sono anche di quelli che la pensano diversamente tra i militari, e lo hanno scritto e stampato. Tuttavia io non mi erigo a giudice in tanta polemica. Ma dico che le sono questioni complesse queste delle linee ferroviarie; ripeto quanto diceva l'onorevole Farini in quella tornata del 4 giugno 1877, quando parlò appunto della Tosco-Romagnola: « Siamo forse ricchi tanto da poterci permettere il lusso di strade ferrate, esclusivamente militari? »

Quale è in Europa la linea che si sia costruita solamente per l'interesse militare? Siate di buona fede, e ditemi se credete che il vostro interesse militare, il vostro servizio militare rimarrebbe disturbato seriamente quando invece che passare per la valle della Sieve, la linea imboccasse direttamente là dove tutto la chiama; là dove tutto la invita; là dove la carta geografica segna il centro della valle dell'Arno, a Firenze? Io me ne rimetto a quelli stessi che preferirono militarmente lo sbocco del Pontassieve. Essi stessi sono certo che direbbero che questo servizio militare non potrebbe rimanerne disturbato.

E perchè nel decidersi a questo sbocco, non dovrebbero lasciarsi guidare dai medesimi criteri, che li hanno guidati per determinarsi sul punto di partenza? Il militare preferiva forse dei due punti di partenza, Imola o Faenza? Preferiva l'imolese ed aveva ragione. Si trattava di risolvere il

problema d'apporre quasi una seconda rotaia alla porrettana. Ed a questa figura certamente si avvicinava meglio la linea imolese che la faentina. Ma sapete come si è pronunziato il militare? Ha detto *preferibilmente* la imolese, ma se non la imolese, la faentina. La logica parrebbe dunque dovesse ora suggerire al militare, quando anche preferisca lo sbocco per Pontassieve, di non sgradire, di non rifiutarsi di scendere più a valle, dove trova pur larghi compensi. Là si apre un gran centro, è una località dove potete fare una stazione militare che non potete fare a Pontassieve. Di là, cioè da Firenze, il militare si trova più vicino per accorrere a quelli sbarchi, che saranno possibili anche sulle coste di levante ma che sono e saranno più probabili sulle coste di ponente. Una volta che uno sbarco ci venisse da ponente pella costa pisana o del lucchese, la nostra penisola si troverebbe minacciata di rimanere spezzata in due parti.

Ripeto che la questione militare non la tocco. Ma ne piglio forza per aggiungere alle ragioni militari da tenere in conto, le considerazioni politiche, ed economiche, che hanno da prevalere.

Pochi minuti sono, l'onorevole Baccarini osservava giustamente che le strade ferrate non si fanno mica per i bisogni intermittenti, si fanno per soddisfare ai bisogni continui del commercio, delle comunicazioni, della convenienza.

L'avete sentita la sua statistica, con la quale ci metteva in chiaro come neppure lo spostamento della capitale da Firenze a Roma abbia prodotto un sensibile mutamento nei commerci, nei mercati, tantochè ora come prima le persone e le cose le si volgono più dal Po verso la valle dell'Arno che non verso la valle del Tevere!

Sì! Verrà il suo tempo anche per la linea Tiberina; verrà, cioè, il suo tempo per la Forlì-Arezzo, o per la Cesena-Perugia. Io pure credo che quel problema non possa lasciarsi irrisolto. Ma il farne questione ora di preferenza, scusino i miei toscani, la non mi è parsa e non mi pare una bella pensata.

Tutta la differenza si restringe in conclusione al traforo dell'Uccellatoio. *Non era vinto ancora Montemalo* (così Dante invece di Monte Mario per amor della rima) dal vostro Uccellatoio. È vero: se vogliamo far capo a Firenze, dobbiamo aprire un traforo, una galleria sotto Pratolino, dove ci si accosta con una contropendenza, la quale darebbe noia. Io non nego che sia questa una contrarietà. Ma la contropendenza è forse del 14 per mille, e al valico l'avete del 25.

E pensate, o signori, che non avete fatti studi abbastanza particolareggiati sulle condizioni locali, topografiche, geologiche della valle della Sieve.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

Noi di Firenze, quando studiavamo di portare l'acqua della Sieve a Firenze, se ne dovette abbandonare il pensiero, dacchè tutti, unanimi, gli ingegneri nostri, ci dissero che il condotto si sarebbe dovuto portare tutto in galleria, che allo scoperto si sarebbe sgranato, non avrebbe tenuto. Ed io non so quando andrete ad aprire delle trincee, quando andrete a stabilirvi il piano stradale, se non vi troverete per disperazione costretti alla medesima necessità di fare anche lungo la linea del Pontassieve la galleria che ora vorreste evitata a Pratolino.

Un'altra obiezione. Avete paura che il fare una stazione militare a Firenze costi troppo? Ma se ora non costa più nulla la roba a Firenze, non lo sapete? Terre, case, mano d'opera non vi trovano compratori. E presso a Porta la Croce potete disporre di tanto spazio da formare una stazione militare ampia, capace di tutti i comodi quanti ne potete mai pensare, in condizioni che la vaporiera, la quale scenderebbe dalla faentina non sentirebbe nemmeno il fischio della vaporiera, la quale scendesse dalla porrettana. Avete lì presso la piazza d'armi, quella piazza d'armi che ha costato tanto al municipio di Firenze, e che ancora aspetta dal militare l'adempimento di promesse finora non soddisfatte. Non è vero forse?

Sì, via, per far capo direttamente a Firenze, ce ne sono delle ragioni; militari e non militari! E tutti questi sussidi che si sono votati, dalla provincia e dai comuni, credete che si siano votati per il gusto strategico, o per interesse economico e commerciale? Quell'articolo 30 fa veramente un poco alla lesta nel decretare come decreta la devoluzione in favore dello Stato di tutti quei sussidi e dei concorsi deliberati, senza sapere in quali condizioni di tempo e di modo si presero quelle deliberazioni.

Io invito fin d'ora l'onorevole Commissione ad allegare a quell'articolo 30 la nota dei sussidi che si dicono votati, e dei quali si decreta la devoluzione allo Stato. La Camera deve sapere che cosa dichiara devoluto allo Stato. Qui mi basta l'accennare che se dei 40 milioni, per esempio, la provincia di Firenze dovesse pagare il decimo, due dei quattro milioni peserebbero sulla città di Firenze, la quale ha ben altri bisogni, come sapete.

Ci sono tante cose a dire in proposito; fra le altre, che non tutti i militari sono di quest'opinione. Ci sono militari ai quali fa gola d'aver a Firenze la *tappa*, dove l'esercito possa rifornirsi, dove si possano trovare magazzini provvisti d'ogni cosa, dove ci sieno spedali, medici, opifici, maestranze, operai, tutte cose che a Pontassieve non potete trovare per quante spese facciate. Sì vi sono, ripeto, a

sostegno di questa linea, delle ragioni anche militari che aiutano e non disturbano le considerazioni economiche e le politiche, perchè anche la politica c'entra per qualche cosa. Dovremo noi telegrafare a Firenze, ch'essa è stata tagliata fuori di questa linea, oggi, il giorno 29 maggio, l'anniversario della battaglia di Curtatone?

TOSCANELLI. Ci eravamo anche noi.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Toscanelli di non interrompere.

TOSCANELLI. Eravamo anche noi in campagna.

PRESIDENTE. Onorevole Toscanelli, non interrompa, le interruzioni sono contrarie all'ordine.

MANTELLINI. Non ho la fortuna d'essere sindaco di Rignano, e parlo di questo argomento come d'ogni altro; tratto della cosa per la cosa, mi muovo da considerazioni di generale interesse e non di collegio.

Ripeto, che furono i ricordi del passato che mi suggerirono d'iscrivermi per primo a quest'emendamento, e ho detto le mie ragioni che saranno ragioni meno militari che non ragioni economiche ed anche politiche, ma che mi paiono e sono complessivamente concludenti.

Sì, o signori, spero, non sarà per le vostre deliberazioni che dalla faentina sia fatto a Firenze il mal garbo che natura costringe l'Arno di fare agli aretini:

Ed a lor disdegnosa torce il muso
come dice il poeta. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, *relatore*. Onorevoli colleghi! Costretto dal mio ufficio ad assalirvi colle mie parole ogni giorno o coll'intermittenza d'un giorno soltanto, ho proprio bisogno della cortesia vostra, la quale è certo di gran lunga superiore alla gravità del mio compito ed alle non poche difficoltà che ne circondano l'adempimento. Una delle maggiori è quella che nasce dal dover io prendere la parola in ultimo, quando già tutte le questioni sono esaurite; quando già sostenitori egregi d'ogni partito hanno preso viva parte alla discussione; quando ognuno di voi ha potuto formarsi un convincimento esatto sulla questione sottoposta al vostro esame. Ma io debbo compiere un dovere, e per quante difficoltà esso presenti, mi rassegnò ad adempirlo come meglio posso.

Nella questione in esame, i punti controversi, su cui deve decidere la Camera, sono quattro: il primo è quello relativo alla proposta sospensiva sottoscritta dall'onorevole Codronchi e da altri colleghi, la quale tenderebbe a rimandare a nuovi studi la scelta di un valico d'Appennino tra Porretta e Fossato; il secondo è quello relativo alla linea

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

Forlì-Arezzo, che si vorrebbe veder surrogata alla Faenza-Pontassieve, messa ora in prima categoria; il terzo si riferisce alla questione della scelta del valico da Imola o da Faenza; il quarto finalmente, riguarda un particolare della linea faentina, cioè il determinare se essa debba metter capo a Firenze, oppure a Pontassieve.

Io farò una sintesi di quanto si è detto, perchè la Camera possa aver presenti tutti gli elementi per decidere su quei quattro punti.

Non dirò che una sola parola sulla questione della sospensiva. La stessa, fu anche proposta l'altro giorno pel valico appenninico fra i Giovi e la Porretta; e la Camera la respinse. Le medesime ragioni valgono oggi per fare altrettanto. Come la Camera ha udito, e come le dimostrerò, non mancano studi e ragioni per risolvere la questione; ed il rinvio a nulla gioverebbe.

In quanto al secondo punto, invoco la eccezione che nel linguaggio legale dicesi giudicato, e nel linguaggio parlamentare, questione pregiudiziale.

Ricorderà la Camera, che esaurita la discussione generale, e prima d'intraprendere la discussione degli articoli, l'onorevole Puccioni svolse un ordine del giorno, tendente a dimostrare l'utilità e la necessità di una linea adriaco-tiberina; di una grande linea longitudinale per le valli del Savio e del Tevere, avente per obbiettivo di congiungere direttamente Venezia colla capitale. Ricorderà del pari, che l'onorevole Saladini appoggiò l'ordine del giorno Puccioni; l'onorevole Baccarini lo confortò con l'autorità della sua parola; e la Camera l'onorò della sua approvazione. Mi sembrava adunque che nessuna disputa dovesse più sollevarsi su quel punto; ma la mia speranza fu vana, poichè nell'esame della questione relativa al valico appenninico tra Porretta e Fossato, gli onorevoli nostri colleghi Minucci e Guarini hanno riproposto appunto la questione; sostenendo la linea Arezzo-Forlì, che ha l'obbiettivo appunto di accorciare la via per Roma. Io credo che la Camera, la quale or sono pochi giorni, ha riconosciuto la necessità generica di una linea longitudinale a concetto grandioso, che avesse appunto per scopo Roma e il suo massimo ravvicinamento al Veneto; oggi non possa nè debba ritornare sui suoi passi, poichè la questione non è in alcun modo mutata.

Ma se la pregiudiziale non vi fosse; se dovessi dire una parola intorno alla linea Arezzo-Forlì; mi basterebbe per rispondere adeguatamente, il ricordare alcuni precedenti.

Signori, io sono costretto a presentarvi ogni giorno una figura diversa della mia lanterna magica; ma le figure hanno sempre lo stesso colorito, la

stessa luce, lo stesso tipo. Le questioni ferroviarie si poggiano pressochè tutte su argomenti congeneri, su consimili precedenti storici, su analoghi apprezzamenti. Permetterete dunque che io ripeta qualche cosa di ciò che ho detto nelle tornate passate.

La questione dell'Arezzo-Forlì mi pare debba essere riassunta nei seguenti termini. Le condizioni finanziarie nostre non permettono che nel disegno di legge, di cui ci occupiamo, si possa comprendere assolutamente tutto quanto può aver connessione col perfezionamento della rete italiana. Voi udiste già il parere dell'onorevole Baccarini, parere che è perfettamente conforme all'avviso della Commissione. Essa ritiene che questo disegno di legge debba solamente riparare alle lacune esistenti nella rete italiana; provvedere a quei bisogni che sono od almeno che essa ha ritenuto più urgenti pel momento, sia sotto l'aspetto economico, sia sotto l'aspetto militare. Tutto ciò che tende alla perfezione, al maggior ravvicinamento, non può formare obbietto del progetto attuale.

È vero, che esso nacque molto ristretto, od almeno molto più modesto di quanto è ora, e che si è andato allargando man mano fino a questo momento; in cui sta per decidersi, se abbia ad esser accolto nella gloria oppure nella tomba. (*Bene!*) Ma è certo, che per quanto si sia allargato ed esteso il progetto, esso non ha perduto punto il primitivo carattere di provvedimento inteso al completamento della rete italiana. E così lo definì anche la Camera, quando per l'articolo 1 votò una dizione che pose in evidenza il carattere della legge.

Ora, o signori, tutti i valichi, i quali hanno per obbiettivo Roma, e primo fra essi, il più importante, cioè quello che sarebbe parte dell'adriaco-tiberina; tutti questi valichi non possono esser contemplati nel progetto attuale. Esso provvede ad un bisogno militare, a quello cioè di avere un valico ad oriente di Bologna, ma non troppo lontano da Bologna, per corrispondere ad esigenze della difesa nazionale, che si ritengono generalmente come indiscutibili. E la indiscutibilità nasce dalla necessità di creare una nuova linea efficace, sussidiaria e succursale a quella che esiste da Bologna a Firenze per Porretta.

Ecco il concetto, o signori, sotto cui bisogna esaminare la questione relativa a questo numero quarto della tabella A.

I valichi che conducono a Roma, e fra essi l'Arezzo-Forlì, non possono ora formare oggetto di discussione. Ad ogni modo procurerò che la Camera possa avere qualche altro elemento analitico, per riconoscere, come davvero nel momento presente non siano appoggiate a solidi argomenti, le pretese

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

dei sostenitori della Arezzo-Forlì. Farò solamente qualche considerazione.

Anzitutto, la linea forlivese passò per due diversi stadi: in un primo stadio i forlivesi tendevano a riunirsi alla Toscana, e però volevano un valico che volgesse verso Firenze; in un secondo stadio, quando fallirono nella prima impresa, cercarono di surrogare al primitivo concetto, quello di una linea che volgesse su Roma. Orbene, vi furono delle Commissioni speciali che esaminarono la questione sotto il primo e sotto il secondo rapporto. La Commissione del 1870, della quale avete inteso parlare più volte in questa discussione, affermò che per la linea forlivese coll'obbiettivo di Firenze, non vi era alcuna ragione di preferenza; mentre ve ne erano di molte per posporla alle altre due linee rivali che si contendevano il primato, come se lo contendono tuttora, cioè, la linea faentina e la linea imolese.

Dallo studio della Commissione del 1870, della quale era presidente l'onorevole Cavalletto, sorse questo concetto: che la linea imolese e la faentina erano assai più vantaggiose, se non fosse per altro, pel minor costo della linea forlivese. Nè questa disparità fu tolta col mutare di obbiettivo; poichè la seconda Commissione del 1877 esaminò il costo della linea forlivese in una cifra sempre superiore alle altre due. Qualunque fosse pertanto l'obbiettivo della linea di Forlì, sia cioè che tendesse alla Toscana, sia che volgesse, come oggi si vorrebbe, su Roma; quella linea non soddisferebbe alle esigenze militari in questione, ed essa rappresenterebbe un costo molto superiore a quello della linea faentina e della linea imolese. Se quindi la Camera volesse oggi *ex professo* esaminare la questione, tenendo presenti la opinione assoluta dell'autorità militare contro la preferenza di quel valico e la sua spesa maggiore di costruzione e di esercizio; non potrebbe che concludere, che la linea Forlì-Arezzo non è oggi da contrapporsi ai valichi che si contendono la scelta. (*Bene!*)

La questione è molto più grave per quanto riguarda le altre due linee contendenti, la faentina e la imolese. L'onorevole Codronchi, fautore e sostenitore di questa ultima, disse tutte le ragioni che, a suo modo di vedere, consigliavano la preferenza da darsi alla imolese. L'onorevole Baccarini, colla sua competenza e col corredo di tutti gli studi precedentemente fatti, espose alla Camera i molteplici argomenti, pei quali debba invece sulla imolese prevalere la faentina.

Riassumerò brevemente le idee di questi egregi oratori, rilevando che l'onorevole Codronchi fece principalmente fondamento sull'autorità militare; mentre l'onorevole Baccarini argomentò special-

mente sulla parte tecnica. In quali termini si formolano i giudizi fondati su ciascuno di quei due criteri, che in questa questione, come in tutte le altre simili, ci debbono aiutare nella risoluzione di tanto grave problema? In quanto all'autorità militare, tutti gli studi precedenti si riassumono nei concetti seguenti. Negli interessi della difesa dello Stato, come anche nei migliori rapporti commerciali, se la Porrettana fosse stata costruita diversamente, o potesse almeno ridursi ad aver un secondo binario, nulla occorrerebbe in vicinanza ed a oriente di Bologna. Ma poichè il secondo binario non esiste, e poichè volendolo fare si andrebbe incontro ad una spesa di costruzione molto significante; così, i militari richiedono come indispensabile che vicino a Bologna, esista una ferrovia che possa essere succursale militare di quella della Porretta; come si richiede dai genovesi per considerazioni commerciali, una succursale alla galleria dei Giovi. Tale è il concetto della linea dal lato militare.

Or bene, guardata la cosa sotto tale aspetto, si è detto che la linea imolese (questi sono i risultati dei vari studi), è più vicina a Bologna, e che per questo rapporto potrebbe essere preferibile alla linea faentina. Ma l'autorità militare, la Commissione permanente di difesa dello Stato ed il ministro della guerra, che fu dalla vostra Commissione interpellato, dissero che a loro non interessava gran fatto lo scegliere il valico appenninico piuttosto per Imola che per Faenza; in quanto che la differenza in riguardo alle distanze è di così poca importanza, che l'averne o l'una o l'altra linea è indifferente, rispetto al grande obbiettivo militare. Sfido chiunque, sostenitore o contraddittore di una delle due linee, a potermi muovere obbiezione su tal punto; che risulta del resto dagli atti che la Commissione ha sottoposto al vostro esame. Non parliamo adunque di ragioni militari (delle quali sovente si abusa), nel confronto tra il valico imolese ed il faentino; perchè l'autorità militare questo solamente esige, che sia fatta una nuova ferrovia traversante l'Appennino con diramazione da Faenza o da Imola. (*Bene!*)

Per quanto concerne il costo delle linee, l'autorità militare è completamente disinteressata.

Resta dunque l'esame della questione sotto il rapporto tecnico; e a tal riguardo mi limiterò ad accennarvi, o signori, la breve storia di questa linea. Avete udito, che essa nacque anche prima della nostra unità politica. Assisteranno alla sua culla i due celebri scienziati, il padre Antonelli, ed il padre Inghirami, valenti matematici.

Il Governo dittatoriale della Toscana, e il Governo nazionale nominarono una Commissione per l'e-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

same dei diversi progetti, che potevano corrispondere all'obbiettivo di congiungere la Toscana alle Romagne, o alle Marche. Prego la Camera di notare, che la questione versava su questi due punti diversi: collegamento della Toscana colle Romagne; collegamento della Toscana colle Marche.

I progetti adunque che fin allora si erano fatti, corrispondevano a questi due obbiettivi. Quella Commissione compì il suo lavoro nel 1870; e se vi fu Commissione che esaurì il suo mandato con tutta la diligenza possibile, fu precisamente quella della quale mi occupo. Perchè non sembri questo un giudizio dommatico, ve ne porgerò la dimostrazione.

La Commissione diede incarico a tre suoi componenti, di studiare il confronto fra tutti i progetti sotto tre punti importanti e naturalmente distinti, che sono: il carattere geologico in riguardo alla solidità dei terreni; l'entità della spesa di costruzione; e finalmente la facilità e il costo dell'esercizio.

I tre commissari furono individui competentissimi nel ramo rispettivo, il Biglia per la spesa d'esercizio, il Passerini per le costruzioni, ed il chiarissimo ispettore Giordano per quanto riguarda il lato geologico.

Naturalmente, compiuti questi studi, furono essi esaminati nei loro risultati complessi dalla Commissione; e le ricerche fatte sotto ciascuno dei tre punti di vista, assai distinti fra loro, guidarono concordemente ad un'unica conseguenza, ad uno stesso risultato. Già l'onorevole Baccarini ha accennato quale fu tale risultato; ma chiedo mi si permetta di spigolare un momento sul campo da lui tanto sapientemente mietuto, perchè possa la Camera ben conoscere quali siano stati i giudizi di questa Commissione, la quale ha esaurito il suo mandato nel modo più intelligente ed efficace che si possa mai desiderare. La Commissione cominciò dall'esaminare la linea Pontassieve-Imola tanto caldamente sostenuta dal nostro collega Codronchi, e concluse così: « In una parola la linea progettata (la Imolese) sarebbe certamente preferibile a qualunque altra, se non avesse il difetto capitale di essere troppo vicina alla Porrettana, della quale invece che 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 preferita alla Porrettana, quando si pensò a stabilire un primo passaggio attraverso l'Appennino nella media Italia. »

E quando passò la Commissione ad esaminare la questione relativa alla Pontassieve-Faenza, concluse che « si può ragionevolmente dichiarare che difficilmente un altro qualunque passaggio dell'Ap-

pennino può trovarsi in condizioni tanto favorevoli quanto questo. » Tale fu il risultato degli studi che vi ho accennato. Ma è necessario di guardare anche un momento agli argomenti, sui quali si fondarono i risultati che vi ho accennati.

Il principale argomento a mio avviso, quello che io credo più essenziale, si desume dalla relazione Giordano, perchè riflette la parte più importante, la natura geologica, cioè, la questione della solidità dei terreni. Mi pare certo che nelle questioni quali son quelle di cui oggi discutiamo, l'elemento che deve ponderarsi primo fra ogni altro dagli uomini di Stato e dagli uomini tecnici, sia quello che si riferisce appunto alla stabilità dei terreni. Ebbene, l'ispettore Giordano dopo avere attentamente visitato e studiato i terreni su cui si svolgerebbero le due linee, in quanto alle condizioni della Imolese concluse dichiarando « che questa linea percorre un terreno, se non facile, almeno solido e bastevolmente sicuro per la parte massima della sua lunghezza, ritrova terreni franosi per pochi tratti prima e dopo il giogo dell'Appennino, ma le difficoltà e pericoli che risultano sono assai mediocri, e non tali da sconsigliarne la scelta, quando la medesima convenisse per altre considerazioni. »

In quanto alla faentina disse: « Questa linea, ad eccezione di pochi lembi argillosi e franosi lungo il Sieve, e che non sono tali da ingenerare apprensioni, non incontra nel resto che ottimi e sicuri terreni. »

Ho voluto leggervi queste poche parole, per infondere nell'animo vostro la convinzione, che la maggioranza della vostra Commissione non mancò di ricorrere a tutti i mezzi necessari, per escludere qualsiasi dubbio dai suoi apprezzamenti; che non trascurò alcun lato della questione; e che la proposta fatta è il risultato di lungo esame.

Vi ho già accennato che la Commissione del 1870 guardò la questione anche dal lato della spesa e dal lato dell'esercizio. In quanto all'esercizio, secondo la Commissione, si avevano condizioni pressochè equivalenti nell'una e nell'altra linea. Ma quanto alla spesa di costruzione mi permetto di intrattenere per qualche momento la Camera. Noti essa, che secondo lo studio fatto dalla Commissione tecnica del 1870, le due linee non presentavano che poca differenza nel costo di costruzione, e se le cose fossero rimaste a quel punto, io forse avrei dubitato nell'animo mio, circa alla scelta, pei riguardi tecnici ed economici; perchè il costo dell'una è portato in oltre 25 milioni, e quello dell'altra in 27.

Ma, o signori, nel 1877 fu riesaminato il problema sia dal lato militare, che dal lato tecnico. Dal lato militare, perchè, come lo avete udito dir più volte

da parecchi oratori e da me stesso, in questa discussione; quando noi avemmo la nostra capitale, nel concetto generale della difesa dello Stato si rese necessario di modificare i piani già precedentemente stabiliti e approvati dall'autorità militare e anche dal Parlamento in modo implicito con qualche legge speciale; riferendoli alle nuove condizioni territoriali e di geografia politica.

L'autorità militare in questa seconda fase della questione, come nella prima, si dichiarò non interessata gran fatto nella scelta del valico da Imola o da Faenza; importandole soltanto di avere una linea sussidiaria alla porrettana.

L'autorità militare insistette dunque presso il Ministero e presso la vostra Commissione, perchè alle esigenze militari si corrispondesse con un valico, qualunque ne fosse il punto di partenza; purchè compreso nella zona di azione delle fortificazioni di Bologna.

Nel 1877 si riesaminò la quistione anche sotto lo aspetto tecnico. Nel 1870 si trattava di linee le quali avevano due scopi diversi, cioè quello di congiungere la Toscana alle Marche; oppure quello di congiungere la Toscana alle Romagne. Quindi tutti i progetti di quell'epoca si divisero in due gruppi.

Ma nel 1877 la questione era mutata; poichè la Forlì-Arezzo, come ho già detto, si pensò a rivolgerla su Roma, e se ne presentò un nuovo progetto; il quale col diverso obbiettivo, presentava anche diversità nelle altre condizioni, fra cui il costo di costruzione.

La Commissione del 1877 guidò il suo esame dividendo pure le linee in due gruppi; nell'uno raccogliendo le linee aventi per obbiettivo Roma; nell'altro quelle tendenti all'obbiettivo di Firenze, nei riguardi precipui delle funzioni di guerra connesse con Bologna. La Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo, la Perugia-Cesena e la Fossato-Sant'Arcangelo entrarono nel primo gruppo; e le linee Imola-Firenze, Faenza-Pontassieve aventi per principale obbiettivo la difesa dello Stato, ed alle quali rimase il carattere di congiungimento di Bologna con Val d'Arno, a sussidio del valico di Porretta, entrarono nel secondo gruppo.

La Commissione ministeriale del 1877 dopo aver esaminate le condizioni di ciascuna linea circa il costo e la durata della costruzione, la spesa d'esercizio, ecc., dichiarò, che per le linee del primo gruppo, aventi per obbiettivo Roma, era da preferirsi la Forlì-Arezzo; che per quelle del secondo era da preferirsi invece la linea di Faenza: tra le due poi imolese e faentina, doversi dare la preferenza alla faentina.

Questo parere espresso da una Commissione com-

petentissima, e per gli uomini che la componevano, e per gli studi che loro servirono di base, potrebbe, lasciare nell'animo vostro ancora dei dubbi? Badate che il progetto redatto nell'interesse dei sostenitori della imolese portava il costo di essa a 53,800,000 lire: il costo invece della linea faentina, era valutato in 36,700,000 lire. Dopo una così rilevante differenza, io non scenderò ad esaminare la questione dell'esercizio, nè quella delle curve, delle pendenze, e delle distanze reali o virtuali; poichè le differenze sotto questi rapporti non son grandi. Io mi limito a proporre alla Camera il confronto in questi termini: date due linee volgenti allo stesso scopo, fra le quali l'autorità militare è indifferente perchè entrambe ne soddisfano le esigenze; dato che l'una di esse si addosserebbe ad un'altra già preesistente ed annullerebbe il suo commercio, mentre l'altra lo rispetterebbe, giovando a un'equabile distribuzione di traffico; dato che l'una delle due linee costa molto più dell'altra; quale devesi scegliere?

E badate che la stessa autorità militare vi dice di dover voi tener conto delle sue esigenze; ma dopo di esse, di tutte le altre condizioni, le quali non lasciano alcun dubbio che la faentina è preferibile. La decisione non è difficile; essa non può far prevalere la linea imolese.

L'onorevole Codronchi muoveva qualche dubbio sul risultato degli studi di questa Commissione ministeriale, di cui ho riassunto il lavoro; e nel primo discorso che io ebbi cura di attentamente ascoltare, egli si fece ad esaminare tutte le lacune, che a suo modo di vedere esistevano nel rapporto della Commissione, e le inesattezze ch'egli credette di potervi rilevare. Ma, o signori, quando dirò, che questa Commissione fu nominata dall'onorevole Zanardelli, appunto per mantenere le promesse, delle quali ha parlato l'onorevole Codronchi; che di questa Commissione fu membro un egregio nostro collega, l'onorevole Imperatori; quando dirò che ad esso si aggiunsero gl'ingegneri Lanino e Passerini; mi pare che possiamo in quei soli nomi avere ampie garanzie sul risultato degli studi fatti. Ma esaminiamo pure questi studi: noi troveremo, o signori, che tutti i progetti sono stati discussi, analizzati, messi a confronto l'uno dell'altro, anche più abbondantemente di quello che potesse occorrere. Dunque la vostra Commissione, quando è venuta nell'avviso di preferir la linea faentina alla linea imolese, si è appoggiata su pareri e studi rigorosi, fondati, attendibili. E circa il costo delle costruzioni, sulla valutazione del quale muove dubbi l'onorevole Codronchi, io gli debbo e gli darò un chiarimento di fatto. Dalla Commissione del 1877 si sono messe in confronto la faentina e l'imolese. È verissimo.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

L'una, cioè l'imolese, fu calcolata lire 53,800,000; l'altra, cioè la faentina, fu valutata lire 36,700,000.

Ma, disse l'onorevole Codronchi e nel suo primo discorso e in quello d'oggi, si badi: che per la linea Imolese, nello scopo di aumentarne il costo, si è calcolato il tracciato fino a Firenze; per la linea Faentina invece si è calcolato fino a Pontassieve.

Lo credo bene, così egli conchiudeva, che quando di due quantità in confronto, l'una cresce, l'altra diminuisce, il risultato del confronto non può essere che difettoso, ed inesatto. Io prego l'onorevole Codronchi di riflettere, che è verissimo in fatto, essersi la Faenza-Pontassieve valutata per 36 milioni dalla Commissione del 1877; ma egli troverà, che nella proposta fatta dall'onorevole Baccarini è valutata per 40 milioni. Perchè tale differenza? Perchè il Baccarini nel suo progetto proponeva la linea Firenze-Faenza; dunque comprendeva anche il tratto da Firenze a Pontassieve.

Dunque la linea che era valutata 36,700,000 lire, salì a 40 milioni col progetto Baccarini. La vostra Commissione ritenne, che il progetto dovesse restare per 40 milioni; quantunque essa avesse creduto di preferire, come dimostrerò in appresso, la linea da Pontassieve a Faenza. Ella mantenne la somma suddetta, perchè le parve prudente di avere una certa larghezza nelle previsioni del costo di costruzione; come si fece per altre linee, per esempio, per la Parma-Spezia. Calcolando il costo tanto della linea d'Imola, quanto di quella di Faenza, e riportandole entrambe a Firenze, come vuole l'onorevole Codronchi; resta sempre una differenza di costo assai considerevole. Fra 40 e 53 milioni vi sono 13 milioni di differenza; nè io andrò più in là ricercando se per avventura il progetto dell'Imolese, d'altronde diligentemente redatto, non sia stato calcolato con criteri ugualmente larghi come quelli con cui lo fu la Faentina. Me ne astengo, perchè una tale ricerca potrebbe essere presa in mala parte; e mi limiterò ad affermare, che a ogni modo il costo dell'Imolese è molto superiore a quello della Faentina. Se crederà la Camera, per raggiungere lo stesso scopo, di preferire la via più lunga, e che più costa, lo faccia pure; ma non si può censurare la Commissione, se la via più breve e più economica fu scelta dalla maggioranza.

L'onorevole Codronchi conchiudeva il suo discorso con alcune frasi di cui ho qui nota, perchè esse contenevano un apprezzamento, che non poteva non riuscirci amaro. Egli espresse la speranza « che dalla presente discussione esca una deliberazione che salvi l'avvenire di molte provincie, le quali se debbono essere sacrificate, sapranno almeno che i loro interessi furono esaminati con benevolenza,

giudicati con imparzialità e che l'avvicinarsi dei partiti al potere non ha esercitata alcuna influenza in quistioni, nelle quali lo spirito di parte non dovrebbe mai entrare. » Ed oggi, nel chiudere il suo discorso, egli soggiunse: « io non porto ai miei elettori un chilometro di ferrovia, nè una lira che gravi sul bilancio dello Stato. » Io rispondo una cosa sola all'onorevole Codronchi, spirito nobile e generoso: egli non porta ai suoi elettori nè un chilometro di ferrovia, nè una lira a carico del bilancio dello Stato; ma può e deve portar loro il convincimento, che se la linea di Imola non fu prescelta, ciò avvenne perchè amici ed avversari furono contrari...

CODRONCHI. No!

GRIMALDI, relatore. Sì, furono contrari i suoi amici, poichè la Commissione si appoggiò appunto sul parere dell'onorevole Cavalletto e su quello dell'onorevole Imperatori, che siedono sui banchi di Destra, insieme all'onorevole Codronchi.

CODRONCHI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

GRIMALDI, relatore. La maggioranza della Commissione adunque ebbe presenti questi pareri; ad essi fece ossequio; e di essi oggi io vi ho parlato. Non si dica che la politica sia entrata nelle nostre deliberazioni. Nè in questa, nè in altre consimili quistioni, posso farne ampia garanzia, la politica è entrata giammai. (*Bene!*)

Per esaurire la mia parte, mi resta un'ultima cosa da dire. Posta Faenza, per punto certo, la linea dovrà fermarsi a Pontassieve o far capo a Firenze? A tale questione si riferisce l'emendamento dell'onorevole Mantellini, il quale lo svolse con molto calore, ma con poco fondamento di ragioni. Quali furono i motivi pe' quali la vostra Commissione scelse Pontassieve, e non Firenze? Essa tostochè aveva stabilito il principio di provvedere con questo valico fra Porretta e Fossato ad un'esigenza militare, era naturale che all'autorità militare si fosse rivolta; per aver il parere sulle disposizioni particolari dello stesso valico. L'autorità militare rispose con questa lettera, che prego la Camera di tenere presente; perchè essa segnala tutti gli argomenti militari, per i quali deve preferirsi Pontassieve a Firenze. Non potrei dirli meglio, e certamente non potrei dirli con tanta autorità, quanta può avere il ministro della guerra.

Egli dichiara che fu appositamente riunita al Ministero della guerra una Commissione composta da lui, dal collega dei lavori pubblici e da tre generali, ai quali si propose il quesito se dovesse preferirsi la linea di Faenza-Pontassieve o l'Imolese; e se,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

risolta questa prima questione, dovesse la linea scelta guidarsi su Firenze o su Pontassieve.

La risoluzione di siffatte questioni è contenuta nella seguente lettera :

« A. S. E. il presidente della Camera dei deputati.

« Roma, addì 18 ottobre 1878.

« Questo Ministero, mentre pregiassi di rispondere ai quesiti formulati nelle pregiate note dell'E. V. in data 22 giugno, n° 1649/1284, ed 8 luglio numero 1730/1311, premette che le questioni generali relative all'importanza militare dei tracciati ferroviari proposti al Parlamento furono esaminate e concordate fra i due Dicasteri interessati. In quanto al tracciato speciale del valico appenninico ad oriente del Porrettano, fu appositamente riunita al Ministero della guerra una Commissione composta del ministro dei lavori pubblici, del sottoscritto e di tre generali, e quanto si svolge in appresso è il risultato delle decisioni di tale Commissione.

« Cominciando da quelli fra tali quesiti che formano argomento della prima delle suaccennate note e che riguardano il confronto fra il valico ferroviario appenninico Faenza-Firenze e quello Faenza-Pontassieve, questo Ministero non esita ad esprimere, nello interesse della difesa nazionale, parere favorevole per il secondo degli anzidetti tracciati. Tale parere è appoggiato alle seguenti considerazioni :

« 1° La linea Faenza-Pontassieve riuscirebbe più produttiva, giacchè su di essa le forti pendenze sarebbero limitate al valico propriamente detto, laddove col tracciato Faenza-Firenze si avrebbero forti pendenze lungo tutto il tratto del valico fin presso le mura dell'ultima ora detta città.

« 2° La Pontassieve-Faenza sarebbe la linea più breve per tutti i movimenti dal sud al nord e viceversa, e non allungherebbe la durata di quelli che dal nord avessero per obbiettivo Firenze, imperocchè quantunque la linea Faenza-Pontassieve-Firenze sia chilometricamente più lunga della diretta Faenza-Firenze, tuttavia sotto il punto di vista della percorrenza le due linee si possono ritenere equivalenti.

« 3° Qualora il valico in discorso mettesse capo a Firenze, verrebbe quivi ad affluire tanto il movimento militare che dovrebbe avere sfogo per la Porrettana, quanto quello che sarebbe diretto pel nuovo valico. Ora il primo di detti movimenti sarebbe già tale da produrre ingombro in una stazione ristretta qual è quella di Firenze; ma l'inconveniente assumerebbe proporzioni assai maggiori col'affluenza a Firenze anche del movimento diretto verso Faenza, e ciò tanto più, inquantochè tutti i

treni provenienti dal sud con tale direzione dovrebbero subire scomposizioni e trasformazioni, e quindi richiederebbero manovre e grande sviluppo di binari, a cagione del fatto già accennato delle forti pendenze che subito s'incontrerebbero procedendo verso il valico.

« Per riparare in parte a tali inconvenienti che in caso di movimenti militari di qualche rilevanza potrebbero riuscire di notevole danno, occorrerebbe avere in Firenze un'ampia stazione da soddisfare alle esigenze del doppio movimento e delle conseguenti manovre. Ma l'impianto di un'ampia stazione, mentre riuscirebbe abbastanza facile e di poco costo a Pontassieve, presenterebbe invece a Firenze maggiori difficoltà e richiederebbe spese di gran lunga superiori, senza neppur risolvere il problema con piena soddisfazione. Infatti lo studio delle condizioni locali nei vari rispetti che interessano la questione conduce alla conclusione: che a Firenze l'impianto di una stazione militare richiederebbe rilevanti spese di espropriazione; necessiterebbe la costruzione di uno o due tronchi di raccordo, secondochè si scegliesse l'una o l'altra delle due località in cui solamente sarebbe possibile tale impianto; costringerebbe a variare il tracciato della nuova linea che discenderebbe da Pratolino; e con tutto ciò si otterrebbe, con una delle soluzioni, una stazione lunga soltanto 700 metri, e quindi insufficiente per una buona stazione militare; colla seconda soluzione, una stazione più lunga ma con servitù di passaggi a livello. A Pontassieve invece le condizioni locali consentono una stazione della voluta ampiezza, di più facile impianto e di molto minore spesa.

« Per tutte le suesposte considerazioni rimane dimostrato che la linea Faenza-Pontassieve è militarmente preferibile alla Faenza-Firenze, e che agli inconvenienti che costituiscono l'inferiorità di quest'ultima, non potrebbe essere portato rimedio.

« Venendo ora al quesito contenuto nel secondo dei fogli cui si risponde, quello cioè riguardante la preferenza da darsi a Faenza ovvero ad Imola come punto di sbocco del valico ferroviario in discorso nella linea adriatica, occorre anzitutto a questo Ministero di notare che, militarmente parlando, il nuovo valico ad oriente della Porretta non dovrà solamente servire all'importantissima funzione di facilitare la mobilitazione ed il concentramento dell'esercito, ma eziandio soddisfare alle esigenze delle operazioni militari quando l'esercito fosse ridotto a far perno attorno alla piazza di Bologna. Ora, se sotto il primo aspetto si può dire che la scelta dell'uno o dell'altro punto sarà per riuscire indifferente, pare che sotto il secondo dovrebbe darsi la prefe-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

renza ad Imola per la sua maggiore vicinanza alla detta piazza e per la conseguente maggior facilità e sicurezza di utilizzare in tal senso la nuova linea; tutto ciò in ordine di preferenza astratta.

« Però la Commissione, esaminate attentamente tutte le condizioni in favore dell'una e dell'altra linea, ha concluso emettendo il parere che il tracciato Faenza-Pontassieve soddisfa alle esigenze militari, ma non le soddisferebbe qualunque altro tracciato più ad oriente di Faenza.

« Il ministro — Bruzzo. »

Dunque il ministro della guerra (e serva questo di risposta a l'onorevole Mantellini), mentre per la questione fra Imola e Faenza si disinteressava completamente, siccome ho avuto l'onore d'esporgli; per quanto riguarda la scelta fra la Faenza-Firenze e la Faenza-Pontassieve fu reciso, perchè disse doversi dal lato militare preferire assolutamente quest'ultima per più ragioni. È inutile ripetervele. Mi limiterò alle considerazioni tecniche, e osserverò alla Camera, che in quest'argomento le considerazioni tecniche sono perfettamente concordi con quelle militari.

Mi preme di far notare, che la linea di Faenza fino a Borgo San Lorenzo è comune, sia che si voglia scegliere lo sbocco di Pontassieve, o lo sbocco su Firenze. Vi è una galleria comune ai due tracciati, la quale sarebbe di 3350 metri. La questione comincia dopo Borgo San Lorenzo. Volendo proseguire il tracciato su Firenze, dovrebbe farsi una galleria di un chilometro per piegare verso San Lorenzo a Basciano; ed altra di due chilometri e mezzo attraverso le alture di Pratolino scendendo per la valle del Carza, a San Piero a Sieve.

Adunque vi sono sulla linea per Firenze due gallerie di più, una breve ed una lunga, in totale più del doppio delle gallerie necessarie per l'altro andamento.

La linea per Firenze pertanto rappresenta maggior costo di costruzione e maggior lunghezza di gallerie.

Tali circostanze e le peggiori condizioni di esercizio della linea su Firenze, che richiede pendenze di 20 a 22 per mille, preoccuparono la vostra Commissione indipendentemente dalle considerazioni militari. E poichè anche queste guidano alla scelta della Faenza-Pontassieve; non per omaggio all'autorità, ma per ossequio a poderose e non dubbie ragioni, la Commissione adottò il parere che sapete, confortandosi nella convinzione di non errare, appunto perchè in due distinti campi, in due ordini d'idee completamente separati, le conclusioni riuscirono perfettamente uniformi.

L'onorevole Mantellini ha sollevato anche una

questione commerciale. Essa però non ha ragione di essere, poichè già Pontassieve e Firenze sono unite da ferrovia. Se non esistesse comunicazione fra questi due paesi; se oggi questo nuovo valico si fermasse a Pontassieve, senza poter giungere a Firenze; allora convengo che le ragioni esposte dall'onorevole Mantellini avrebbero qualche valore. Ma poichè Pontassieve è già legata a Firenze, non v'è ragione di discutere di una questione commerciale che veramente non esiste. Infatti o i viaggiatori e le merci sono destinati per Firenze e continueranno il loro viaggio per questa città; o sono destinati per altra località, e passeranno oltre, come passano ora.

La Commissione che non potrebbe non preoccuparsi di ciò che potesse recar danno, o togliere speranza di vantaggio alla sventurata ed illustre città di Firenze; si è convinta che il giunger da Faenza a Pontassieve, anzichè a Firenze, non darebbe a questa, nè toglierebbe traffico alcuno. E quelle considerazioni politiche, alle quali faceva appello lo stesso onorevole collega Mantellini, non scongiurarono quel partito che è suggerito dall'esame accuratamente fatto della questione tecnica e della questione militare; poichè ho già detto e ripeto, che la politica non è entrata negli apprezzamenti della Commissione.

Credo dunque d'aver dimostrato alla Camera che in questa, come si è fatto già in altre quistioni, non deve ammettersi la sospensiva, per rimandare al domani ciò che può essere risoluto oggi, in base a completi studi delle autorità tecniche e militari; e che con buone ragioni si è proposta a preferenza la linea Faenza-Pontassieve. Quindi non mi resta che concepire la speranza, che anche in questa terza discussione voglia la Camera onorare la Commissione dell'approvazione alla sua proposta. (*Bravo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda di aprire una discussione sull'ordine del giorno e sugli emendamenti stati presentati... (*No! no!*) Li prego di attendere le decisioni della Camera.

Coloro che intendono che si apra un discussione sono pregati d'alzarsi.

(*La Camera delibera che non si apra una discussione.*)

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Riguardo a questa linea io personalmente mi trovo in una delle condizioni più difficili. Io fui relatore d'una parte del disegno di legge sui provvedimenti per la difesa dello Stato; e studiando la questione ferroviaria, che faceva parte di quei provvedimenti, ho manifestato

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

l'opinione che si dovesse preferire la linea imolese. Diventato per un momento ministro dei lavori pubblici, dovetti abbandonare quella prima opinione ed accettare quella che era il risultato degli studi di una Commissione nominata dal mio predecessore. Gli è perciò che sono stato segno agli strali cortesi, ma abbastanza severi, dell'onorevole Codronchi.

Un altro contrattempo.

Quando mi sono presa la libertà di lanciare la bomba in mezzo alla Camera, (*Ilarità*) dovetti scrivere alla Commissione le mie proposte, e nella mia lettera esposi i punti principali delle modificazioni introdotte. Queste modificazioni furono introdotte nello schema di legge stampato insieme ai due disegni precedenti ed insieme all'ultimo intitolato: *Nuovo progetto della Commissione*. Riportando questo progetto la Commissione ha riportato come nuovo progetto del Ministero quello che non era veramente che in alcune parti il nuovo progetto del Ministero, perchè era solamente il progetto concretato dalla Commissione, e che poté credersi dal Ministero implicitamente, dirò così, accettato.

PERAZZI. (*Della Commissione*) Passato dal Ministero.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Passato dal Ministero. Ma non abbiamo definiti tutti i punti su cui eravamo veramente d'accordo. Faccio questa avvertenza, perchè intendo solo di constatare una dimenticanza del Ministero: la Commissione è in perfetta regola.

Da ciò l'appunto che mi potrebbe venir fatto: Ma come, se il Ministero ha qui la stessa linea che è difesa dalla Commissione, perchè viene a farci adesso delle osservazioni?

Un altro disappunto che mi coglie nella presente discussione è questo: che la questione speciale non è stata discussa nel Consiglio dei ministri. Io faccio questa franca dichiarazione. Espongo dunque quello che era la opinione del Ministero quando fece le sue riserve sul disegno di legge primitivamente presentato dalla Commissione; perchè la Commissione sa che fra le altre disgrazie accadute nella discussione di questa linea, è pur quella che quando furono discusse in seno della Commissione le linee imolese e faentina io mi sono trovato d'accordo colla Commissione in un punto, in quello cioè, che la linea dovesse partire da Faenza anzichè da Imola, e mi sono trovato discorde su di un altro punto: che dovesse metter capo a Pontassieve, anzichè a Firenze. E sono rimasto, bisogna che lo confessi alla Camera, in grande minoranza, perchè se ben ricordo non ho avuto con me che un solo voto dei membri della Commissione.

Tuttavia io adempio al mio dovere esponendo

quali sono le ragioni per le quali io non posso abbandonare la mia opinione. La questione qui si presenta doppia e si può formulare in quattro parole: Imola o Faenza? Pontassieve o Firenze? I due capi di arrivo e di partenza, o, se volete, di partenza e di arrivo.

Quanto alla prima questione, essendo d'accordo colla Commissione, io dirò pochissime parole per spiegare perchè io abbia dovuto cambiare di opinione.

Quando, giunto al Ministero, ho esaminato questa questione, io trovai che dal tempo nel quale io l'avevo primitivamente esaminata, erano stati fatti nuovi studi, assai importanti e molto più completi. Questi studi avevano chiarito la questione in tutti i suoi aspetti. Le questioni di ferrovie non si decidono mai bene, a mio avviso, sotto la ispirazione e l'impero di un solo criterio; si discutono e si decidono secondo criteri molteplici. Qualche volta si fa prevalere uno dei diversi criteri; ma con un solo criterio io non credo che si possa esaminare mai, nè risolvere, una questione di ferrovia, che è un veicolo essenzialmente e diuturnamente economico. Ora per questi lavori fatti dopo il mio primo avviso favorevole alla linea imolese, io ho potuto esaminare più a fondo la questione sotto il punto di vista geologico; e la relazione sotto questo punto di vista, era opera di un uomo al quale tutti riconoscono una grandissima competenza in queste questioni. È un uomo nato per la geologia, e a giudizio di tutti competentissimo. Dinanzi al parere di un tal uomo, io naturalmente mi sono arrestato, perchè riconosco la grande autorità del giudice. Poi anche la questione finanziaria fu discussa più maturamente. E anche la questione tecnica era stata esaminata più completamente, di guisa che io ho creduto che la questione si dovesse in modo diverso risolvere.

In conseguenza di tutto ciò e mio malgrado (e ora è inutile che dopo la lunga discussione seguita, io mi addentri di più nei particolari), mio malgrado ho dovuto modificare la mia opinione, perchè non mi credo superiore a tutti questi giudizi pronunziati sulle diverse parti di questo problema da uomini dei quali la competenza è ben nota.

E quanto alla questione finanziaria, cioè quanto alla cifra che fu posta poi nello schema di legge in 40 milioni giova notare che comprende 2,200,000 lire di materiale mobile e 1,900,000 lire di spese generali di amministrazione. Ora queste due cifre, che in complesso fanno 4,000,000, sarebbero raddoppiate, poichè nel progetto generale della spesa, il materiale mobile, per esempio, è considerato a parte e distribuito per tutte le linee; cosicchè coi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

40 milioni, se forse non si arriva a tutta quanta la spesa necessaria per fare la linea Faenza-Firenze, ci si va però molto vicino.

Detto questo sulla questione della preferenza fra la linea imolese e la faentina, dirò brevi parole sulla questione di Firenze. Anche qui mi giova ripetere che il giudizio che si deve pronunziare da noi è un giudizio complesso. Qui per adempiere al mio dovere è necessità che io dica che, secondo me, nella Commissione, della quale facevano parte militari molto distinti e molto competenti, i quali difendevano la loro causa con abilità che non avrebbe potuto essere superata da nessuno, fu generale il desiderio di far prevalere per uno scopo santissimo gli interessi militari, che parve essere stati trascurati in passato nella affrettata costruzione delle reti ferroviarie italiane.

Questo desiderio prevalse nel seno della Commissione e l'interesse militare fece tacere tutte le altre considerazioni: quindi, a grandissima maggioranza, fu approvata la scelta della linea Pontassieve-Faenza, ed io non esito a dichiarare che, sotto il punto di vista militare, ritenuto l'obbiettivo che dobbiamo avere in una guerra a cui debba servire questa linea, coll'Italia come è costituita, colla sua capitale fortunatamente acquistata, colle distribuzioni delle forze militari come presumibilmente possono trovarsi, io non posso mettere in dubbio, ed in questo seguo anche l'opinione del mio collega della guerra, che la linea Pontassieve-Faenza meriti di essere preferita.

Ma qui viene il quesito. È così grande questo interesse da doverglisi sacrificare ogni altro interesse, è così grande l'inconveniente di portare lo sbocco di questa ferrovia a Firenze, in confronto dello sbocco a Pontassieve, da doversi assolutamente tenere fermo nella prima proposta? Non ci sono altri interessi che possono mettere in dubbio se la questione sia risolta convenientemente come l'ha risolta la Commissione, o se invece non consiglino a deciderla nel senso di condurre la linea faentina a Firenze?

Ecco posta chiaramente la questione.

È la questione tecnica, è la questione militare che deve prevalere? Non voglio pronunziare un giudizio; ma come ministro dell'interno non posso a meno di far conoscere alcuni fatti recentemente rilevati, che reputo importanti.

Firenze, io debbo fare questa confessione come espressione della mia coscienza, Firenze bisogna farla risorgere. Ora, per far ciò, forse assai più dell'aiuto pecuniario, gioveranno tutti quegli aiuti che valgono a sviluppare la forza naturale ed industriale della nobile e sventurata città.

Ora, in questi ultimi tempi, il ministro dell'interno, d'accordo col prefetto di Firenze, ha mirato appunto a questo scopo. Per dirne una: faremo tutto il possibile per ampliare le officine delle strade ferrate Romane, che hanno già una discreta importanza, per dar loro un'importanza anche maggiore; cercheremo modo di far sì che il lavoro sia più cercato a Firenze, che le industrie vi si possano sviluppare.

C'è, per esempio, adesso il pensiero di farvi una esposizione di oggetti d'arte antica; e il Governo è disposto di aderire a questo concetto, e di aiutarne la esecuzione: dirò di più, che in aggiunta, si potrà fare una mostra permanente di alcuni oggetti d'industria fiorentina, i quali non sono abbastanza conosciuti nel mondo commerciale, e che quando lo saranno, saranno certamente apprezzati e largamente venduti, e potranno far prosperare un'industria nobilissima.

Ora, ritenute queste circostanze, io domando; sempre sotto il punto di vista militare, se non si potrebbe in Firenze stessa compensare in certo modo il danno che lo sbocco a Firenze avrebbe militarmente, considerato in confronto di Pontassieve. Voi sapete, o signori, che a Firenze vi sono tre stazioni ferroviarie nelle quali si possono distribuire i transiti; di queste tre stazioni una è abbandonata, quella di porta al Prato, e vi sono le altre due di Santa Maria Novella, e di porta alla Croce. C'è poi la stazione di Rifredi alla quale scende il bestiame mandato alla macellazione per l'alimentazione della città; e la stazione di Rifredi deve essere portata vicino alla città dove vi sono larghissime tettoie.

Ora queste medesime stazioni potrebbero essere costrutte sotto il punto di vista militare allargandole un poco, anche con qualche sacrificio; e magazzini poi pel servizio militare se ne possono avere in Firenze quanti se ne vogliono.

Queste considerazioni, secondo me, devono correggere l'inferiorità che la linea con lo sbocco a Firenze avrebbe, secondo l'opinione della più gran parte dei militari (bisogna confessarlo) in confronto di quella con lo sbocco a Pontassieve.

Ma poi ci sono, o signori, le considerazioni economiche; e sono principalmente due.

Io le dirò brevemente anche perchè vedo che la Camera non è molto disposta a sentire un lungo svolgimento di questa questione.

Prima di tutto, come lo ha egregiamente notato l'onorevole Baccarini, le ferrovie servono principalmente al movimento economico del paese; quella è la loro destinazione permanente.

Ora avete tutto il territorio toscano, tutta una regione che deve comunicare con le Romagne e con

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

l'Adriatico. Per questo interesse, non potete negarlo, giova più una linea che parta direttamente da Firenze per Faenza, di quello che giovi una linea che parta da Pontassieve; certo si può andare anche a Pontassieve, ma la linea è più lunga.

C'è poi un'altra considerazione, della quale bisogna tener conto.

Firenze è stata la capitale di uno Stato, ci sono degli interessi stabiliti, permanenti che legano la città col suo territorio; le strade ferrate non servono solamente al grande transito, alle comunicazioni tra Livorno e Ravenna, alle comunicazioni tra il bacino toscano e la valle del Po, servono anche, e danno un prodotto importante, per le comunicazioni le più vicine e le più frequenti.

Chi ha esaminato un poco la questione ferroviaria, sa che i trasporti, massime dei viaggiatori fra le stazioni più vicine, sono quelli che rendono di più e che compensano di più il capitale che si impiega nella costruzione delle linee, cosicchè la media chilometrica dei viaggiatori diventa sempre *piccola*. Ora avete là una città capitale di uno Stato che ha tutto il suo territorio innanzi a sè; e perchè non costruirete questa linea attraverso il suo territorio, come la geografia ha tracciato già la linea di comunicazione fra Firenze e il suo contado e le provincie che una volta formavano parte dello Stato di cui era la capitale?

Ecco, o signori, le ragioni gravi, anche sotto l'aspetto politico, per le quali, malgrado l'autorità del parere contrario della Commissione e degli oratori che consigliano la linea Pontassieve-Faenza, io persisto a credere che la Camera farebbe bene votando la linea Faenza-Firenze.

PRESIDENTE. Ora verremo ai fatti personali.

Do la facoltà di parlare all'onorevole Puccioni. La prego di indicare il suo fatto personale.

PUCCIONI. Ce ne sarebbero due, signor presidente, dei fatti personali, ma con una sola risposta li esaurirò entrambi.

Ieri l'onorevole deputato di Bibbiena nel suo discorso si compiaceva di rivolgermi alcune parole, le quali suonavano una fine ironia, accusando me e gli amici miei, sottoscrittori dell'ordine del giorno per l'Adriaco-Tiberina, di esserci contentati di larghe promesse.

Oggi l'onorevole mio antichissimo amico Mantellini, dopo aver parlato dei desiderii per la costruzione della Forlì-Arezzo e dell'Adriaco-Tiberina, si è rivolto ai Toscani e ha detto, che egli credeva che essi avessero avuto una mala pensata facendo una questione di preferenza.

A me preme chiarire nettamente la diversità della condizione in cui io ed i sottoscrittori dell'ordine

del giorno per l'Adriaco-Tiberina ci troviamo, di fronte ai propugnatori della Forlì-Arezzo. Il mio anorevole amico, il relatore della Commissione, ha già chiarito nettamente l'importanza del voto esplicito della Camera a favore di una grande linea, la quale risponde ad interessi eminentemente nazionali, vale a dire, a favore dell'Adriaco-Tiberina.

Ed è appunto perchè noi ci ispirammo a questi concetti, e questi difendemmo, non mossi da secondarie considerazioni, che non abbiamo fatto questione di preferenza; e mentre i sostenitori della Forlì-Arezzo, si sono accapigliati prima contro l'Adriaco-Tiberina, poscia, dopo essere stati sconfitti, contro la Faentina, noi abbiamo voluto in quest'ultima questione rimanere spettatori muti. E dico spettatori muti, perchè tutto l'interesse dei fautori dell'Adriaco-Tiberina era questo, che si facesse (diciamolo francamente) una linea, la quale si scostasse più da Cesena, perchè questa linea avrebbe assicurato col tempo il trionfo dell'Adriaco-Tiberina. Laonde io desidero, che l'onorevole Mantellini non ci metta tra coloro che fecero questione di preferenza; noi non ne abbiamo fatta; noi siamo favorevoli alla linea di Faenza, perchè, lo dico esplicitamente, essa ci sbarazza della Forlì-Arezzo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guarini, per un fatto personale.

GUARINI. Non è cosa agevole il tener dietro a quel fiume o a quel fulmine d'eloquenza con la quale parla l'ammirabile ed inimitabile relatore della Commissione. Però, se io non ho mal colto le sue parole, mi è parso che egli quasi abbia confuso le due linee propugnate in tempi diversi dai Forlivesi, cioè la Forlì-Firenze e la Forlì-Arezzo. Mi preme constatare anche una volta, che se la prima fu posta fuori di combattimento, per la seconda, (e credo l'onorevole Grimaldi vorrà farmene fede) esiste già un voto favorevole della Commissione tecnica governativa. E questa è una delle rettificazioni che domanderei da lui.

Ma io debbo altresì notare un'ommissione nella quale, certo involontariamente, egli è incorso, allorchando ricordava l'ordine del giorno al quale testè alludeva l'onorevole Puccioni. Mi è parso, se pure, ripeto, ho ben inteso le sue parole, che egli attribuisse a codesto ordine del giorno una importanza assai grave e direi quasi assoluta, e dimenticasse che nello stesso giorno, a brevissimo intervallo di tempo, la Camera approvava altresì un ordine del giorno che indeterminatamente aveva lo stesso obiettivo, quello, cioè, di riservare all'avvenire la determinazione di una linea coll'obiettivo di Roma. Credo, se non erro, che questo lo abbia dimenticato l'onorevole relatore.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

E giacchè ho facoltà di parlare...

PRESIDENTE. Onorevole Guarini, badi che ella ha il diritto di parlare solamente per un fatto personale.

GUARINI. Io sono uso ubbidire sempre all'onorevole presidente e quindi non vado più oltre.

PRESIDENTE. La ringrazio. L'onorevole Codronchi ha facoltà di parlare per un fatto personale. (*Rumori a sinistra*) E prego gli onorevoli colleghi di far silenzio, così verremo ai voti più presto.

CODRONCHI. L'onorevole Grimaldi terminando il suo discorso, ha detto che la mia linea era combattuta da amici e da avversari. Se per amici egli ha inteso l'onorevole Gessi... (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego!

CODRONCHI... egli capirà che l'onorevole Gessi è troppo interessato nella questione per potersi tener conto della sua opposizione alla mia linea.

Non è poi esatto che io sia stato combattuto dagli amici in questa questione, perchè fin dal principio, nel seno della Commissione che ha riferito alla Camera, io ho avuto, nella questione ferroviaria, favorevoli alla mia linea gli onorevoli Spaventa e Marselli: l'onorevole Perazzi si astenne e non si unì alla maggioranza. Vede l'onorevole Grimaldi che io era in buona compagnia, e di questa compagnia mi conforto, e mi onoro.

PRESIDENTE. Ora verremo ai voti.

GRIMALDI, relatore. Scusi, mi hanno domandato degli schiarimenti, io non posso a meno di darli.

PRESIDENTE. È per un fatto personale?

GRIMALDI, relatore. No, non è per un fatto personale.

PRESIDENTE. Allora io non posso lasciare riaprire una discussione che fu dichiarata chiusa.

GRIMALDI, relatore. È per dare schiarimenti.

PRESIDENTE. Ma, le ripeto che io non posso lasciar riaprire...

GRIMALDI, relatore. Sarà per fatto personale.

PRESIDENTE. Parli per un fatto personale. (*Si ride*)

GRIMALDI, relatore. Rispondo all'onorevole Codronchi, aver detto che amici ed avversari hanno combattuta la sua linea; alludendo, non all'onorevole Gessi soltanto, ma principalmente agli onorevoli Cavalletto ed Imperatori, che furono membri delle due Commissioni del 1870 e del 1877; le quali dichiararono preferibile sotto tutti gli aspetti la Faentina alla Imolese. L'onorevole Codronchi è contento di trovarsi nella compagnia degli onorevoli Marselli e Spaventa che furono favorevoli alla sua linea; mentre l'onorevole Perazzi si astenne. Come dato di fatto gli dirò, che la maggioranza della Commissione fu contraria alla sua linea; ma non esito a dichiarare che di fronte al parere degli uo-

mini rispettabili ed insigni che ha citato egli, fa bene a dire di trovarsi meglio nella loro compagnia, che non nella mia. Ma io parlo in nome di una Commissione parlamentare, nella quale penso e ritengo che si debbano apprezzare i voti con un valore eguale.

Osservo poi all'onorevole Guarini, che a quel che egli mi ha domandato io aveva già risposto; poichè ho detto alla Camera, che il primo progetto della Forlivese aveva per obbiettivo Firenze, e fu scartato dalla Commissione del 1870; e che il secondo progetto aveva per obbiettivo Roma, e di esso si occupò la Commissione del 1877. Ho detto ancora che la Camera votò l'ordine del giorno Puccioni, attribuendogli il significato della necessità nell'avvenire di una linea che avesse per obbiettivo Roma. Non ho parlato del secondo ordine del giorno sottoscritto da lui e da altri, perchè mi pareva inutile di occuparmene in modo particolare.

PRESIDENTE. Verremo dunque ai voti, e prego gli onorevoli deputati di riprendere i loro posti.

Il primo che devesi votare è l'ordine del giorno firmato dagli onorevoli Codronchi, Guarini, Fossombroni ed altri, di cui do nuovamente lettura:

« La Camera, riconoscendo che la questione del valico dell'Appennino ad oriente di Porretta non si presenta oggi preceduta da studi completi sotto l'aspetto tecnico e militare, sospende ogni deliberazione sulla scelta della linea, invita il Governo a presentare sollecitamente un progetto accompagnato da maggiori studi, e passa all'ordine del giorno. »

Coloro i quali approvano quest'ordine del giorno, respinto dalla Commissione e dal Ministero, sono pregati d'alzarsi.

(L'ordine del giorno non è approvato.)

Verremo all'emendamento.

Ne do nuovamente lettura:

« I sottoscritti propongono che nella tabella A, invece di Faenza-Pontassieve, si dica Faenza-Firenze come nei due progetti ministeriali del 1877 e del 1878. »

Mantellini, Nobili, Panattoni, Barazzuoli.

Quest'emendamento è accettato dall'onorevole Presidente del Consiglio e respinto dalla Commissione.

Lo pongo a partito.

(Segue la prova, poi la controprova)

La prova essendo dubbia si ripeterà.

Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti e di stare fermi.

Coloro i quali approvano l'emendamento dell'onorevole Mantellini sono pregati di alzarsi.

(Segue la votazione.)

Si farà la controprova.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

Coloro i quali non approvano l'emendamento dell'onorevole Mantellini sono pregati di alzarsi.

(Segue la votazione.)

La prova è ancora dubbia. (ilarità)

Si procederà alla votazione per divisione. (Bene! bene!)

Coloro i quali approvano l'emendamento dell'onorevole Mantellini, accettato dal Presidente del Consiglio, sono pregati di recarsi a sinistra; quelli che lo respingono sono pregati di recarsi a destra. (Rumori)

(Succede la votazione.)

Li prego, onorevoli colleghi, seggano: e perchè non vi siano malintesi, ripeto che quelli i quali approvano l'emendamento dell'onorevole Mantellini, accettato dal Presidente del Consiglio, sono a sinistra; quelli che lo respingono sono a destra. (Molti deputati stanno in piedi e molti altri ingombrano le scalette che danno accesso agli stalli.)

Prego di mettersi a sedere e di prendere posto. Onorevoli deputati, si levino dalle scalette, li prego. Seggano, affinchè la numerazione possa essere esatta.

L'emendamento dell'onorevole Mantellini è respinto.

TOSCANELLI. Bene! (Molti deputati si trattengono nell'emiciclo.)

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, li prego di riprendere i loro posti. Si deve ancora votare. (L'emiciclo continua ad essere ingombro)

Onorevoli deputati, li prego nuovamente di prendere i loro posti, altrimenti sciolgo la seduta, sebbene si sia a metà della votazione. (Continua l'ingombro)

Onorevoli deputati, li prego ancora di riprendere i loro posti, altrimenti sarò obbligato di sciogliere la seduta; ma devo proprio fare l'appello nominale, pregandoli uno per uno di andare al posto?

(La calma si ristabilisce.)

Ora dunque si deve votare sulla proposta della Commissione accettata pure dal Ministero che è la linea Faenza-Pontassieve. Metto perciò ai voti questa linea Faenza-Pontassieve.

(È approvata.)

Viene appresso la linea Terni-Rieti-Aquila, e siccome vi sono quattro onorevoli deputati iscritti i quali probabilmente, se io mi sono ben avvisto, parleranno tutti in favore della linea, che nessuno contrasta, così io comincio a domandare all'onorevole Angeloni se ei rinuncia a parlare, ovvero mantiene il suo turno.

ANGELONI. Se non vi sono opposizioni alla linea che io sostengo, rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Solidati, rinuncia o mantiene il suo turno?

SOLIDATI. Ad esempio dell'onorevole Angeloni rinuncio.

PRESIDENTE. L'onorevole Salomone è presente?

(Non è presente.)

Onorevole Cannella, rinuncia anch'ella?

CANNELLA. Rinunzio, se nessuno prende a parlare contro, ma mi riservo la facoltà di parlare all'articolo 18.

PRESIDENTE. A questa linea fu contrapposto dall'onorevole Incagnoli un emendamento che egli già svolse nella discussione generale, ed è questo:

« Al numero 5 dell'articolo 2, sostituirsi alla linea Terni-Rieti-Aquila, invece: Terni-Avezzano. »

Onorevole Incagnoli, mantiene il suo emendamento?

INCAGNOLI. Rinunzio, riservandomi di parlare al numero 11 della tabella B.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti la linea Terni-Rieti-Aquila.

(È approvata.)

Ora viene la linea Campobasso-Benevento.

È iscritto su questa linea l'onorevole Mascilli. Ma siccome nessuno è iscritto contro a me sembra che egli rinunzi. È vero?

MASCILLI. Rinunzio, sissignore. (ilarità)

PRESIDENTE. Avendo dunque l'onorevole Mascilli rinunziato a parlare non restano oratori iscritti per parlare sulla linea Campobasso-Benevento; quindi la pongo ai voti.

(È approvata.)

Veniamo alla linea Codola-Nocera.

Su questa linea è iscritto l'onorevole Villani. È presente?

VILLANI. Eccomi.

PRESIDENTE. Rinunzia?

VILLANI. Rinunzio perchè posteriormente alla mia mozione ho conosciuto l'andamento preciso di questa linea, andamento che soddisfa pienamente i miei desiderii.

PRESIDENTE. Nessuno domandando di parlare sulla linea Codola-Nocera, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Voci. A domani! a domani!

ANNUNZIO DI DUE DOMANDE D'INTERROGAZIONE: UNA DEL DEPUTATO PAPPALIA AL MINISTRO DELLE FINANZE E AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, L'ALTRA DELL'ONOREVOLE BONGHI AL MINISTRO DELL'INTERNO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, do lettura di altre due domande d'interrogazione a lui rivolte.

Una che fa seguito quasi a quella letta in princi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1879

pio di seduta, ed è dell'onorevole Parpaglia la quale è del seguente tenore:

« Il sottoscritto intende interrogare il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle finanze se e quali provvedimenti intendano prendere per i danni avvenuti a causa di inondazioni in alcune parti della Sardegna. »

L'altra è dell'onorevole Bonghi:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno sopra la condizione irregolare nella quale sono mantenuti dal Governo alcuni comuni della provincia di Benevento e di altre provincie meridionali. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio se non vuole dichiarare oggi, di voler dichiarare domani, a forma del regolamento, se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi varrò del regolamento per fare domani la mia dichiarazione.

PRESIDENTE. Domani dunque alle ore 10 antimeridiane seduta pubblica...

CHIAVES. Ch'edo di parlare.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno? Onorevole Chiaves ha facoltà di parlare.

CHIAVES. Ho domandato di parlare per sapere se il Presidente del Consiglio ha detto che domani risponderà alle interrogazioni, ovvero che si riserva di dichiarare domani quando potrà rispondere, perchè io farei notare che alcune di queste interrogazioni veramente non potrebbero comportare un ritardo soverchio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Lo capisco perfettamente, onorevole Chiaves; ma io debbo concertarmi col mio collega il ministro delle finanze, perchè tutte quelle interrogazioni interessano anche lui.

Domani dirò il giorno in cui potrò accettarle, e certo non protrarrò l'indugio che le renderebbe inutili e derisorie.

CHIAVES. Prendo atto di queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Domani alle 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 5 $\frac{3}{4}$.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore 10 antimeridiane)

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

(Alle ore 2 pomeridiane)

- 1° Rinnovamento degli uffizi;
- 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 personalità 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.