

CCXXXIV.

2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni numeri 2187 e 2188 dichiarate di urgenza. — Seguito della discussione del disegno di legge sulla costruzione di nuove strade ferrate — Il deputato Morelli dimostra l'importanza della linea Capua-Gaeta, e ne raccomanda il trasferimento in seconda categoria — Il deputato Chinaglia parla a sostegno della proposta sua e di altro deputato per l'aggiunta di una linea Mantova-Legnago-Este-Monselice — Il deputato Cavalletto parla in favore della linea Mantova-Legnago-Montagnana-Este-Monselice — Il deputato Tenani sostiene la proposta già svolta dal deputato Chinaglia, dimostrando specialmente l'importanza militare della linea Mantova-Monselice --- Il deputato Corvetto svolge l'emendamento, col quale si propone che la linea Sant'Arcangelo-Fabriano passi dalla quarta alla seconda categoria — Sullo stesso emendamento parla il deputato Di Carpegna. — Annunzio di una domanda d'interrogazione del deputato Toaldi al ministro dei lavori pubblici sui ritardi che si frappongono alla riattivazione dell'orario normale della strada ferrata Roma-Firenze — Il ministro dei lavori pubblici propone che lo svolgimento di detta interrogazione sia rimandato dopo la votazione della legge sulle costruzioni di strade ferrate — Osservazioni del deputato Toaldi — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Toaldi ritira la sua domanda d'interrogazione, e si dichiara soddisfatto delle ultime parole del ministro. — Il deputato Mariotti dimostra l'importanza della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, e fa conoscere la necessità che detta linea dalla quarta categoria in cui è iscritta sia passata nella seconda — Nello stesso senso del deputato Mariotti parlano i deputati Baccarini, Finzi e Serafini. — Presentazione di un disegno di legge di cui è iniziatore il deputato Mascilli.*

La seduta ha principio alle ore 2 15.

Il segretario Di Carpegna dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana precedente il quale è approvato; quindi del seguente sunto di petizioni.

2187. Il Consiglio comunale della città di Domo-dossola rivolge alla Camera un' istanza tendente ad ottenere che nel progetto di legge per la riforma del dazio di consumo sia determinato che il dazio sulle carni sia commisurato alla stregua del peso.

2188. La Giunta municipale di Dronero fa istanza perchè venga al più presto approvato il disegno di legge relativo all'impianto di uffici telegrafici di terza classe in tutti i comuni caplouoghi di mandamento.

2189. I Consigli comunali di Prizzi e di Contessa Entellina fanno voti perchè fra le linee ferroviarie a costruirsi venga compresa in seconda categoria quella Palermo-Corleone-Sciacca.

GENTINETTA. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

Domando alla Camera che venga dichiarata di urgenza la petizione n° 2187, e trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame del progetto sul dazio consumo.

PRESIDENTE. L'onorevole Gentinetta domanda che piaccia alla Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 2187.

Se non vi sono obiezioni, s'intenderà accordata l'urgenza.

(È accordata.)

La petizione farà il suo corso regolamentare.

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

RIBERI. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 2188 della Giunta comunale di Dronero, colla quale si fanno vive istanze perchè sia presto discusso il disegno di legge per l'impianto

dei telegrafi nei comuni che ancora ne difettano. Chiedo inoltre che questa petizione sia rimandata alla Commissione che è incaricata dell'esame del progetto che ho accennato.

PRESIDENTE. L'onorevole Riberi fa istanza che piaccia alla Camera di dichiarare di urgenza la petizione 2188.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza s'intenderà accordata.

(È accordata.)

Questa petizione farà il suo corso regolamentare.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Ora si inizierà la discussione sulle linee da aggiungersi alla tabella B, cioè alla seconda categoria.

Il primo iscritto è l'onorevole Salvatore Morelli il quale ha facoltà di parlare sopra un'aggiunta alla tabella B.

MORELLI SALVATORE. Signori; il tronco ferroviario Sparanise-Sessa-Gaeta, del quale io impredo a parlare, è un'antica conoscenza della Camera dei deputati, avendo io per il lungo corso di circa dodici anni che ho l'onore di sedere in quest'Aula, battuto sempre forte perchè il Governo volgesse il suo sguardo su di esso, come importante opera pubblica diretta principalmente a provvedere alla difesa del paese. Sventuratamente in Italia, signori, regna ancora un pregiudizio, pregiudizio il quale è figlio della situazione in cui siamo stati attratti fatalmente nell'ultimo periodo dei contrasti con l'Austria e con la Francia, di riconoscere cioè che la parte da cui possono venire sempre i danni alla nostra patria, sia la parte del nord soltanto; laonde tutte le cure, tutti gli studi si sono rivolti a premunire l'Italia in quelle regioni, fortificandola alle Alpi e nella valle del Po.

Però, signori, è ormai tempo di considerare che l'Italia d'oggi non è l'Italia di ieri; imperocchè, se quando il valoroso Piemonte, il patriottico Piemonte iniziava le lotte del risorgimento italiano, vi era ragione di concentrare tutti i mezzi della difesa nazionale nella valle del Po; se quando non avevamo ancora riscattate Venezia e Roma poteva esservi ragione a convergere tutte le nostre cure a fortificarci in quel punto, oggi, signori, che le correnti sono cangiate, oggi che la guerra è all'oriente e che l'Italia ne addivene la più vicina e principale frontiera minacciata dai pericoli di una possibile conflagrazione, oggi, o signori, per dovere nazionale, bisogna volgere lo sguardo anche al mezzogiorno.

Questa previsione, oltre alle tante altre considerazioni economiche, commerciali e di ordine pub-

blico, mi ha fatto due lustri insistente e persistente, perchè, come la valle del Po e le Alpi del nord, nel mezzogiorno il bacino del Volturno, che è il campo trincerato maravigliosamente costruito dalla natura per servire in lunghissimi millenni a tutte le rivendicazioni nazionali, fosse fornito dell'indispensabile ed efficace mezzo di un breve tronco ferroviario, per cui, in caso di guerra, dai due depositi di Capua e di Gaeta potessero agevolmente e senza indugi trasportarsi armi ed armati.

Qualcuno fra i nostri valorosi ed illustri generali aveva posto mente al pericolo che avremmo corso, nel caso di una invasione dalla parte del mezzogiorno, quando non fosse fortificato questo punto della difesa nazionale; ed io ricordo, o signori, che quando l'insigne uomo a cui l'Italia deve l'alleanza prussiana, dalla quale ci pervennero Venezia e Roma, voglio dire il generale Govone, fu ministro della guerra, disse a me, che l'avevo più volte e dalla tribuna parlamentare e privatamente interessato alla costruzione di questo tronco di ferrovia indispensabile alla nostra difesa: « onorevole Morelli, quando lo Stato non possa concorrere in altra guisa a quest'opera di utilità nazionale, io gliela farò costrurre prussianamente con la stessa guarnigione di Capua, di Gaeta e di Caserta, perchè l'unione di Capua con Gaeta per ferrovia io, al pari di lei e di quanti amano l'integrità e l'indipendenza della patria, la credo non solo indispensabile, ma urgente a prevenire ogni possibile eventualità.

Ma non fu solo il generale Govone nell'emettere al riguardo un così benevolo ed incalzante giudizio. Alla sua voce autorevole si associò in seguito anche quella favorevolissima della Commissione per la difesa nazionale, cui diede ascolto efficacemente, anche l'egregio ministro Ricotti, prendendo interesse, e tanto interesse a completare quel campo trincerato, con un tronco di ferrovia ed altro di cui fa bisogno, che nella legge di 79 milioni per la difesa nazionale approvata dalla Camera, egli ne destinava 10 pel campo trincerato fra Capua e Gaeta, ciò che vuol dire per la costruzione di questa ferrovia e rimpellamento di qualche magazzino di deposito.

Imperocchè le trincee in quel punto sono nei naturali accidenti del suolo e non vi è da spendere per l'uopo un centesimo, ed ogni altra fortificazione sarebbe inutile.

Voi lo sapete, o signori, oggidì, pel perfezionamento delle armi, non è con le fortificazioni che si fanno le guerre. Nemmeno la Cina più crede alle millenarie e famose sue muraglia. Anche la muraglia cinese è caduta dinanzi all'uragano ricostituente della civiltà.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

DELLA ROCCA Non ancora.

MORELLI S. Se non lo è interamente ha cominciato a cadere, onorevole Della Rocca, è cadrà infranta dai flussi e riflussi delle diplomazie e dei commerci che la invadono. Oggi la guerra si fa sui continenti con le ferrovie, per mare con le torpedini; ed io non mi lusingo, o signori, che malgrado tutto il rispetto che posso avere per la genialità dei nostri costruttori marittimi, che si possano costruire tanti *Duilio* e tanti *Lepanto* per quanti sono necessari a coprire i nostri 5000 chilometri di litorale.

Qual altro rimedio ci sarebbe, signori? Quello soltanto di tenere in una rispettosa distanza i nemici col mezzo economico delle torpedini e di spedire rapidamente e con agevolezza grandi masse di soldati là dove il bisogno lo richiede. (*Bene!*) Così se le ferrovie debbono servire alla difesa nazionale, nessuna è più importante, nessuna, richiama la vostra attenzione, più di quella che io sostengo e che ho visto con piacere finalmente collocata in questa gran legge delle nuove costruzioni. Ma Governo e Commissione hanno poi reso giustizia davvero a questo disgraziato mio figlio, che si chiama il tronco di Sparanise-Gaeta? (*Ilarità*) Sì, signori, è figlio mio, è il mio verbo fatto ferrovia!

Sono quasi dodici anni che per amore d'Italia e dei miei cari elettori gli somministro in quest'Aula, tra mezzo ad una serie infinita di negazioni e negligenze, l'alito amoroso della vita, e posso dirlo benissimo mio diletto figliuolo. (*Ilarità — Benissimo!*)

Ebbene, ha reso realmente giustizia il Governo a questa povera mia creatura mettendola in terza categoria? Io non lo credo. Eppure essa meritava un'altra considerazione, perchè la stessa Commissione, signori, composta di insigni patrioti e di eminenti statisti, quando ha dovuto stabilire il criterio della classificazione delle vie, ha riconosciuto che questo tronco di ferrovia (almeno per quanto ne dicevano i giornali, allorchè sotto gli insoffribili ardori canicolari dell'anno scorso, discuteva la legge e preparava la relazione), la Commissione giudicava tanto importante questo tronco di ferrovia alla difesa da dirlo quasi *intrinseco* e *viscerale* alla nazione.

Ora, signori miei, queste frasi così giudiziose e tanto scultorie, che cosa significano? Significano certamente che ha un'importanza primordiale; significano che il tronco Sparanise-Sessa-Gaeta non sta bene collocato nella terza categoria, e che debba essere almeno tramutato nella seconda. Ma non basta questo. Se voi, signori, guardate un po' la storia del nostro paese, dalle guerre Puniche, da Fabio Massimo fino a Vittorio Emanuele e Garibaldi, ditemi,

questi nostri eroi dove hanno dovuto posare nel momento in cui rivendicavano e difendevano i diritti d'Italia? Non hanno dovuto posar lì in quell'immenso campo trincerato, lì sulla maestosa via millenaria consolare Sparanise-Sessa-Gaeta? E lei, onorevole presidente (*Siride*), non era testimone anche lei con tanti generali dello stato maggiore, quando Vittorio Emanuele, attendato a Sant'Agata, vicino a Sessa, *vogliava* la guerra nazionale per la cacciata d'Italia dell'ultimo Borbone? Non è stato lì che Garibaldi si è incontrato la prima volta col Re d'Italia per annunziargli le vittorie riportate a Maddaloni ed a Capua? Non è stato lì che l'eroe popolare, presentando al Sovrano i plebisciti delle provincie meridionali, consacrava l'unità italiana, battezzando fratelli in quel nuovo Giordano che si chiama Volturno ventisette milioni d'italiani? (*Bravo! Benissimo!*)

E oltre a questi grandi fatti contemporanei, vi sono le immanenze geografiche, vi sono i ricordi immortali della storia leggendariamente conservati dal popolo.

Il contadino, verbigrizia, della Campagna Felice vi sa dire dove fu la tenda di Annibale, indicandovi le colline sulle quali il più gran capitano del mondo tenne stanza coi suoi eserciti vittoriosi. Vi sa dire che il tal monte si chiama monte Fabio, ed è una delle grandi trincere naturali dove il generale romano Fabio Massimo *restituit rem* temporeggiando; e se il Governo della sinistra ravviverà di più quelle memorie con la sollecita costruzione di questa ferrovia, io son sicuro che da qui a mille anni vi sarà ricordato anche con grato animo il nome del Ministero Depretis, che ne è fautore.

Gran merito, onorevole ministro dei lavori pubblici, avrete voi ed i vostri colleghi se si compiranno queste opere che il vostro insigne predecessore lucubrò con tanto studio ed affetto patriottico.

Non è poi, signori, solo una ragione altamente italiana di difesa nazionale quella che impone il dovere di tenere in alta considerazione questa ferrovia: è anche una ragione economica la quale non è meno imperiosa della prima. Questa ferrovia traversa una zona vastissima di quell'illustre provincia che si chiama Campagna Felice, ed è la più feconda e la più sparsa di ricche condizioni economiche. Tal che se s'intendesse indugiarne la costruzione o deviarne il transito, come si vorrebbe da chi ha interessi locali opposti, e ne soffrirebbe iattura la difesa nazionale, e si perpetrerebbe una grande ingiustizia contro circa 111 mila abitanti, i quali tagliati fuori da questo gran beneficio, non avrebbero speranza di raggiungere altrimenti il benessere della propria esistenza.

Signori, la linea Sparanise-Sessa-Gaeta attraversa uno spazio di circa 70,000 ettari di terra ubertossissima, nella quale vi sono dieci considerevoli comuni, vi è il cantiere di costruzione Formia-Gaeta, vi sono boschi, vi è il fiume Garigliano, le cui acque dovranno servire di forza motrice ed alla irrigazione delle circostanti campagne, e vi sono le ricche sorgenti di acque minerali in quel di Trano e di Sujo che furono nell'antichità e dovranno tuttavia essere bagno ricostituente e redentore alla vita organica di tante migliaia di sofferenti italiani e stranieri, sol che l'industria vi erga edifici decenti e confortevoli.

Oltre a ciò il luogo dove è il tracciato normale di questa linea fu sempre centro di traffico: basta mettersi su quella via al punto detto Sant'Agata, nei pressi di Sessa Aurunca per vedere un traffico perenne di notte e di giorno. E poi aggiungete che il Governo stesso deve spendere 90 e più mila lire all'anno pei trasporti di guerra, somma che, colla ferrovia, sarebbe assolutamente cancellata dai bilanci, nè puossi lasciar senza considerazione il mercato di Sessa che ogni settimana vi richiama il bestiame, il frumento e tutti gli altri prodotti di quella e di altre provincie limitrofe.

Devesi altresì tener conto della grande utilità che deve derivarne dal commercio delle isole vicine, Palmarie e di Ventotene, le quali portando i prodotti loro a Gaeta, avrebbero, con questa ferrovia, l'agevolezza di farli arrivare a Napoli, a Roma, negli Abruzzi ed ovunque loro meglio torni vantaggioso.

Dunque sotto il punto di vista economico questa è una via immensamente produttiva, e non lascia affatto dubbio che oltre le spese di esercizio dia a chi ne assuma la costruzione una larga utilità. Nè questo è tutto, imperocchè oltre alle ineluttabili ragioni dette fin qui, o signori, per giustificare il miglioramento di categoria a questa modestissima linea, vi è poi una veduta di ordine pubblico del massimo interesse. Quel suolo così accidentato, che ha tanto bene servito alla difesa di Napoli, e di tutte le provincie meridionali, ha servito anche di nido ai briganti nel dodicennio della reazione borbonico-clericale ed il Governo italiano dovette tenervi impedita buona parte dell'esercito e spendere milioni senza poterli snidare.

Ora, signori, colla ferrovia, il brigantaggio non potrà più rimanervi, lo Stato non ne sopporterà più i dispendi e quelle contrade non avranno più a temere della vita e della proprietà.

V'è poi una ragione di giustizia riparatrice che parla al cuore di ogni onesto uomo.

Noi tutti sappiamo, o signori, che nel 1860 quella vasta e splendida zona del territorio italiano fu il teatro della guerra. Da ciò facilmente si comprende

che gli abitanti di essa hanno dovuto sopportare disastri infiniti. Alternandosi di fatti in quei paesi e campagne amici e nemici, fu loro tolto il bestiame, le vettovaglie e tutto quanto occorre alla fornitura delle milizie. Nè di questi danni furono mai rivaluti, poichè stante il brigantaggio che infierì dopo la guerra e per altre circostanze non poterono approfittare d'una legge, la quale stabiliva un perentorio per la scadenza dei reclami. Tal che presentati questi fuori i termini fissati, molte volte al Ministero della guerra, non ottennero alcuna riparazione.

I danni ascsero a molte centinaia di migliaia di lire. Io conosco questi dettagli, perchè a me sono arrivati parecchi reclami, di quei cittadini danneggiati, e per quanta cura io ponessi perchè il Ministero della guerra desse la soddisfazione che era loro dovuta, mi udii sempre ripetere un terribile *non possumus*, perchè il tempo delle indennità era scaduto. Oltre a ciò bisogna considerare, che essendo stato quel territorio il campo chiuso dei briganti per circa tre lustri, le stragi, le rapine e le devastazioni furono un terribile flagello per quei disgraziati cittadini.

Credete voi, signori, che non si debba una riparazione a coloro i quali hanno sofferto tanto pel risorgimento nazionale? E se l'equità non vi consente di crederlo, vi pare bene allogata in terza categoria questa ferrovia, che come ho detto, è d'un alto interesse per la difesa nazionale, per lo sviluppo economico, e deve anche rispondere alla giustizia riparatrice, cui hanno diritto gli abitanti che soffrono iattura pel bene della nazione?

Ora, dopo quanto ho detto io desidero che Camera e Governo, rendano omaggio ai grandi interessi nazionali, ed alle grandi memorie che si rannodano alla Sparanise-Sessa-Gaeta.

Signori, Ministero e Camera avranno ben meritato della patria mandando a termine con eque risoluzioni questo progetto di legge, il quale non racchiude solamente un interesse politico ed economico; esso ha uno scopo altamente sociale. Niente è più provvidenziale nelle presenti miserie quanto il dare sviluppo al dinamismo da cui procede la produzione e lo sviluppo economico delle nazioni. La legge quindi che ci sta dinanzi provvederà adeguatamente alle necessità economiche, commerciali, militari e politiche del nostro paese, purchè non si tentenni.

Ella, onorevole ministro, bisogna che nell'amore del bene pubblico si rifaccia giovine per dare a queste opere l'impulso e la celerità che meritano. Imperocchè le grandi leve della prosperità per l'epoca moderna sono due: dinamismo e mentalità. Il

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

dinamismo è rappresentato dalle macchine della produzione e dal binario delle ferrovie. La mentalità poi è favorita da un altro binario sublime e tutto ideale che consiste nei due termini: *la donna e la scienza*, che io ho avuto l'onore di proclamare come unico ed efficace mezzo di rifare l'educazione morale e civile divulgando la scienza con l'apostolato efficace delle madri di famiglia.

Si, se quel venerando patriarca, se quel Mosè d'Italia del presidente dei ministri, onorevole Depretis, il quale a quest'ora è forse come l'antico su l'Orebbe a parlare con Dio (*Ilarità*), se egli vecchio patriota farà il miracolo di far approvare queste ferrovie, è di attuarle senza indugio, siate certi, o signori, egli passerà a piedi asciutti il mar Rosso, il mar Nero, e tutti i mari, comunque tempestosi si fossero. (Bravo! Bene! *a sinistra — Rumori — Molti deputati si rallegrano con l'oratore*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

Il secondo iscritto è l'onorevole Chinaglia il quale naturalmente svolgerà un emendamento.

Lo leggo:

« I sottoscritti propongono che alle ferrovie contemplate nell'articolo 3 del progetto in discussione sia aggiunta la linea Mantova-Legnago-Este-Monselice. »

Chinaglia, Tenani, Finzi, Piccoli, Minghetti, Majocchi, D'Arco, Luzzatti, Cittadella, Antonibon, Maurogonato, Maldini, G. L. Basetti, Breda, Cadenazzi, Indelli.

Di questa linea una parte è già compresa nella terza categoris.

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

Chi l'appoggia sorga.

(È appoggiato.)

L'onorevole Chinaglia ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

CHINAGLIA. Onorevoli colleghi! Per chi deve patrocinare le legittime ragioni di talune linee trascurate o affatto neglette è divenuto quasi un esordio d'obbligo il dimostrare che questo progetto non è, quale lo si vorrebbe, il frutto di pensate e mature preparazioni rispondenti alle vere esigenze della viabilità da una parte e della giustizia dall'altra.

Io non mi avventurerò in questo cammino, imperocchè nulla potrei aggiungere di efficace dopo quanto fu osservato in proposito da esperti colleghi, e segnatamente dopo quella specie di diagnosi profondissima che l'onorevole Bonghi ha fatto sulle malattie congenite di questa legge. Certo, la materia è così vasta ed ardua che non deve far meraviglia se il lavoro della Commissione ha potuto riuscire in talune sue parti difettoso e manchevole.

Voi lo vedete, o signori, di fronte a noi si affaccia una folla di interessi di ordine complicato e svariatissimo. dove, ad ogni piè sospinto, la scena muta di situazione e di aspetto, e i criteri del giudizio variano continuamente e si modificano nell'assiduo succedersi vuoi di considerazioni inavvertite pur dianzi, vuoi di fatti non peranco bene assodati, vuoi di precedenti caduti in obbligo. Descrivere fondo a tutti questi interessi è impresa tutt'altro che agevole.

Ben se ne accorse il primo relatore della Commissione, l'onorevole Morana, il quale ebbe francamente a dichiarare che, in presenza di tante difficoltà, non è così facile il trovar sempre la retta via. E del medesimo avviso, per quanto ha scritto e dichiarato, parmi che sia anche il mio egregio amico personale, l'onorevole Grimaldi, comunque il suo ingegno gagliardo e prontissimo si compiaccia degli ostacoli, e vi corra incontro con risoluta e quasi lieta fidanza.

Se tutto ciò è vero, o signori, dacchè una discussione così larga e particolareggiata si è aperta; dacchè qui dentro stanno i più diretti interpreti e conoscitori delle singole ragioni di ogni ferrovia; parrebbe che, intese e ponderate tali ragioni, si dovesse dare, senza alcuna esitanza, a ciascuna linea il posto che veramente le compete, sgomberando dall'animo nostro qualsiasi altra preoccupazione.

Si obietta che così facendo noi andremo a scemporre il congegno finanziario della legge, accomodato dopo tanti affaticati espedienti dal Ministero e dalla Commissione. Ed è questa in ultima analisi la formidabile pregiudiziale di cui si fanno forti tutti i sostenitori dell'integrale conservazione del progetto, i quali, rispetto alle linee in esso comprese, pare vogliano appigliarsi ad una vieta ed antipatica formula, per dirci *sint ut sunt, aut non sint*. E d'altra parte l'onorevole Grimaldi, a tutti quelli che vorrebbero meglio completata la classificazione delle linee, si è già affrettato a rispondere che, in mancanza dell'ottimo, bisogna contentarsi del bene.

Ma davanti un interesse d'ordine eminentemente generale cui si mira di provvedere, parmi che non possa dirsi veramente un bene se non quello che può equamente e proporzionatamente ripartirsi sulla generalità delle popolazioni che aspettano di fruirne. Quando a molta parte di queste il beneficio rimane usureggiato o addirittura interdetto, i guai che ne provengono fu già dimostrato che riusciranno politicamente ed economicamente assai gravi. Epperò io non vorrei, e nessuno di noi vorrà che a questa legge possa rendersi applicabile quella storica epigrafe, dettata ora più non mi sovvenge per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

quale personaggio, di cui si disse che *il bene lo fece male, e il male lo fece bene*.

Con una situazione così pregiudicata, o signori, per quanto valide e persuasive siano le ragioni di chi viene a difendere qualche ferrovia maltrattata, non si potrà in alcuna guisa riparare nè alle omissioni, nè alla fallacia dei criteri, nè alle disparità di trattamento che si riscontrano in questa legge, e noi saremo ridotti a questo: che o bisognerà sentirsi rispondere la frase brutale che non vi è più posto per nessuno, o bisognerà vedere i propri oppositori alle strette col loro ingegno per sostenere degli assunti impossibili e delle disuguaglianze stridenti. (*È vero!*)

Francamente, il discutere in tali condizioni è durissima cosa; e se io tuttavia mi vi accingo, lo faccio perchè da una parte mi sostiene la coscienza sicura di una domanda legittima, dall'altra mi conforta la fiducia che ripongo nella imparzialità della Camera.

Una delle principali linee dell'Alta Italia, la quale non ebbe ancora raggiunto il suo completo sviluppo, è quella che muovendo attualmente da Mantova per Cremona-Codogno, mette capo da una parte a Pavia ed Alessandria e dall'altra a Piacenza ed a Genova.

Prolungata che fosse coll'aggiunta dell'ulteriore tronco Mantova-Legnago-Este-Monselice questa importantissima arteria troverebbe per Padova il suo naturale sbocco a Venezia, raggiungendo così il proprio completamento.

Sarebbero per tal maniera abbreviate le distanze fra i due mari, avvicinate Genova ed Alessandria con Venezia; avremo insomma come per l'alto territorio della gran valle del Po anche per il basso, che è pure una estesa zona di paese produttivo e popolatissimo, aperta una via diretta per il nostro primo porto dell'Adriatico.

Se io volessi ora spendere molte parole per dimostrarvi che questa linea è di un carattere eminentemente nazionale, mi troverei nella invidiabile, ma pur talvolta imbarazzante posizione di chi vuole dimostrare l'evidenza, di chi pretende chiarire delle verità a tutta prima manifeste e palesi. Basta osservare la carta, considerare la situazione e l'importanza dei luoghi notissimi a tutti noi per capacitarsi che questa linea possiede ogni elemento di interesse generale, sì perchè essa attraversa da un estremo all'altro uno dei più ricchi e popolati territori dell'Italia continentale, mettendo capo ai due principali scali marittimi, sì perchè congiunge nel suo passaggio parecchie delle più importanti città, quali Genova, Alessandria, Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova, Padova, Venezia. Ora, signori, se tale è il carattere di tutta intiera la linea, sarebbe

addirittura semplicemente assurdo il negare gli attributi medesimi a ciò che è parte di essa, intendo dire a quel breve tronco con cui questa si integra e si completa, al tronco Mantova-Legnago-Este-Monselice, che rappresenta l'anello di congiunzione di tutto intiero l'attuale percorso con Padova e con Venezia.

Non dico che se si dovesse fare tutto di pianta l'attuazione di così grande opera potrebbe rimanere pregiudicata da una conseguente spesa ingentissima. Ma quando per raggiungere tale scopo la bisogna si riduce alla costruzione di un breve tratto di linea, che non porta aggravio soverchio, l'indugiarsi sopra questo lavoro equivale a lasciare in tronco il compimento di un'utilissima impresa proprio nel punto in cui con un passo agevolissimo se ne può guadagnare la meta.

Relativamente all'importanza di questa ferrovia non è solo da oggi, o signori, che se ne avvertono e se ne riconoscono le ragioni. Già fino dal 1864 la Commissione parlamentare che si occupò del riordinamento e dell'ampliamento della rete ferroviaria del Veneto, caldeggiando un prolungamento della ferrovia Cremona fino al confine mantovano e precludendo ai giorni della nostra liberazione, riservava a questa ferrovia il suo completo sviluppo per le provincie venete fino a Venezia.

Maturatisi più tardi gli avvenimenti, nel giugno del 1873, si fece in questa Camera una grave ed importante discussione intorno ad un progetto del Ministero d'allora, ispirato al concetto di dare un impulso alla costruzione di quelle ferrovie complementari che meglio potessero corrispondere all'incremento della nostra rete. Tali ferrovie a seconda della loro importanza, vennero divise in due categorie.

Ragioni che per brevità qui non occorre di enumerare impedirono che la discussione su quel progetto si risolvesse con una legge d'ordine generale.

Parve ciò non ostante alla Camera che assolutamente sterile d'ogni risultato non dovesse cadere quella discussione.

E però ritenendo atto opportuno l'accordare immediatamente al Governo la facoltà di concedere alcune determinate strade ferrate appartenenti alla prima delle dette categorie, convenne nella massima di provvedere con una legge speciale all'interesse di queste che vennero espressamente stralciate dall'elenco generale e votate a grandissima maggioranza.

Furono sette le linee così deliberate, e al numero 3 voi troverete anche la linea Mantova-Legnago-Monselice di cui vi parlo. È bene avvertire che in quella circostanza le sette ferrovie approvate, e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

quindi anche la Mantova-Monselice si votarono non solo perchè il costo di esse presentavasi relativamente modico ma anche perchè si ritennero ferrovie da preferirsi siccome quelle che potevano diventare tronchi di più estese linee di primaria importanza.

Ora, o signori, giova prendere le mosse da questa votazione e discussione della Camera, per vedere che cosa si è verificato di poi di anormale, di strano, di veramente singolare riguardo ai criteri che presiedettero al trattamento di questa ferrovia.

Malgrado che la legge del 1873 si traducesse piuttosto in un incoraggiamento offerto da uno Stato povero agli enti interessati nella costruzione delle ferrovie in quella legge contemplate, che in una vera e propria partecipazione nei conseguenti oneri finanziari, e su ciò non vi è punto di dubbio, le provincie si accingono tuttavia arditamente alla malagevole impresa.

Oggi che parliamo delle sette linee elencate in quella legge, ne abbiamo già sei in esercizio e non rimane allo scoperto che la Mantova-Monselice. Come si vede le provincie non perdettero tempo in questo brevissimo giro d'anni. Ai sacrifici che esse seppero imporsi, alla loro tenace costanza nella faticosa impresa si inneggiò da tutte le parti. Andarono a gara ad encomiarle Governo e cittadini; un poco forse a denti stretti coloro su cui piombò più diretto il carico degli oneri conseguenti.

Tutto questo va bene, o signori, ma quando si arriva allo stringere del nodo è proprio il caso di dover capovolgere la massima evangelica per dire che l'uomo non vive soltanto di spirito, ma anche di pane. Un po' meno di incoraggiamenti morali ed un po' più di materiale assistenza non guasterebbe in verità l'equilibrio alla bilancia della giustizia. (*Bene!*)

Ecco che cosa avviene frattanto. Proprio nel momento in cui stanno per compirsi gli studi fatti eseguire a spese delle provincie interessate per la Ferrovia Mantova-Monselice con la quale si sarebbe non ingloriosamente chiusa l'ultima pagina della legge del 1873, il Ministero passato si è deciso di presentare quei provvedimenti per le nuove costruzioni ferroviarie che ora si stanno discutendo.

Tale avvenimento atteso con tanta ansietà dai molti interessati non parve vero, specialmente a quei paesi, i quali guardando ai sacrifici compiuti, potevano in grazia di questi legittimamente aspettarsi meno inclemente la durezza delle condizioni per il compimento di quelle ferrovie che il Parlamento aveva già loro decretato.

Eppure, signori, non fu così! Per menomare l'importanza di quella disgraziata linea di cui vi parlo,

si è voluto fare in essa uno strappo crudele. Voi la trovate in questo progetto di legge separata in due tronchi; l'uno da Mantova a Legnago, l'altro da Legnago a Monselice. Tolta per tal maniera a questa linea la sua unità d'indirizzo, su cui principalmente si fondano le ragioni della sua importanza, il primo di detti tronchi venne successivamente a passare in 3ª categoria; il secondo rimase impigliato in quel grande arsenale di linee sulla di cui porta temo assai che si possa scrivere il verso trovato dal poeta sulla porta dell'inferno.

A chiarire le ragioni di tale separazione, non si è potuto addurre alcun motivo persuadente; e però io credo che soltanto per un errore, che io non posso ora spiegarmi, questa linea la quale fu considerata sempre inscindibile, sia stata ora divisa nei due tronchi sopravvertiti.

È bensì vero, signori, che una Commissione ministeriale, nominata nel settembre 1877, partendo dall'erroneo presupposto di una lunghezza ben maggiore della effettiva rispetto al tronco Legnago-Monselice, volle trovare una certa equivalenza fra questo e l'altro già in esercizio Legnago-Rovigo.

Ma se tale alternativa vi fosse, se veramente esistesse questa pretesa equivalenza fra i 2 tronchi, posti a confronto, allora io domanderò in primo luogo, come mai la Camera ha potuto sancire la contemporanea loro ammissione, come mai è avvenuto che nella stessa legge del 1873, si potesse contemplare tanto la Legnago-Monselice, quanto la Legnago-Rovigo, comprendendole entrambi nel medesimo elenco? E notate bene che nella discussione che si fece su quella legge prima di procedere alla scelta delle linee da preferirsi si volle possedere ogni seria guarentigia che esse non potessero o fra di loro elidersi o contrastare colla attuazione di qualche altro tracciato eventualmente preferibile.

Ciò venne formalmente dichiarato e riconosciuto dalla Camera, ed è tanto vero questo che relativamente alla ferrovia Rovigo-Adria-Chioggia si volle che la linea da concedersi dovesse per intanto arrestarsi ad Adria, inquantochè da questo punto due ferrovie equivalenti fra di loro, l'una sulla destra l'altra sulla sinistra dell'Adige, potevano egualmente condurre a Chioggia, e non era ancora ben definito quale delle due si dovesse preferire.

Se adunque una certa equivalenza vi fosse stata anche pei due tronchi Legnago-Monselice e Legnago-Rovigo, egli è evidente che la Camera avrebbe o adottato l'uno in preferenza dell'altro, oppure li avrebbe entrambi tenuti in sospenso.

Ma colla contemporanea ammissione dei medesimi, la Camera riconobbe invece che questa equivalenza non c'era, che ciascuno di essi doveva for-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

mare parte di due linee distinte aventi due diversi obbiettivi.

A questo dunque siamo arrivati che dopo che il Parlamento ha discusso e decretato l'utilità di determinate ferrovie e che esse vanno mano mano costruendosi possono all'ultimo momento ripullulare dal vivaio ministeriale delle Commissioni ad incagliarne il finale compimento, non già allegando l'avverarsi di fatti nuovi e di condizioni mutate, ma semplicemente opponendo siccome ostacolo agli ultimi stadi di opere decretate la maturatasi esecuzione degli stadi primieri. In questa maniera, o signori, ciò che dovrebbe invocarsi a beneficio degli enti interessati si vuole che ricada invece a loro totale detrimento. Si dice alle provincie, vi abbiamo dato una legge, assai mingherlina in verità, perchè vi poteste aiutare alla meglio nel provvedere ai vostri interessi ferroviari. Voi siete state bravissime di arrivare fino quasi alla meta; ma appunto perciò questa meta faticosa ve la vogliamo contrastare mettendovi all'ultimo gradino dei bastoni fra i piedi.

Del resto, o signori, che coll'attuazione della Mantova-Monselice si ottenga lo scopo di completare il tragitto per Venezia, di tutta la lunga ed importante zona di paesi di cui vi ho parlato, è costretta ad ammetterlo quella stessa Commissione ministeriale, alla quale ho accennato. E però io non so capacitarmi come possa ritenersi affatto trascurabile codesto rilevante vantaggio che tutto il movimento della bassa valle del Po, andrebbe a godere per giungere a Venezia. Non so per qual ragione tutte le provenienze di Genova, di Alessandria, della bassa Lombardia arrivate a Legnago debbano andare a Venezia, seguendo la linea viziosa di Rovigo la quale colla attuazione della Adria-Chioggia di già da noi deliberata è destinata a metter capo a quel porto.

In questo modo diventerebbe accessorio ciò che dovrebbe razionalmente esser parte principale e viceversa.

Intendo dire che si potrebbe bensì comprendere come la via diretta di Venezia avesse a servire di tramite sussidiario per Chioggia, ma non è dato capacitarsi del contrario; imperocchè pare evidentemente assurdo che dovendo far capo a Venezia debbasi a un punto dato spostare un grande movimento e farlo divergere dal cammino prendendo la via che mena a Chioggia.

Nell'elaborata relazione dell'onorevole Morana io trovo svolti ampi criteri in favore di quelle linee, che hanno per obbiettivo importanti scali marittimi. Io veggio che la ragione per cui a parecchie ferrovie venne assegnata una categoria di preferenza,

in moltissimi casi si risolve per ciò: che l'una è il prolungamento verso una città importante; l'altra va considerata come una accorciatoia di linee esistenti, e con questa si può ottenere un'abbreviazione di distanza per tutto ciò che volge ad un determinato centro, con quella si mira ad avvicinare particolari percorrenze ad un porto, e così via dicendo.

Parimenti osservo che per altre linee si tiene strettissimo conto dei precedenti che le favoriscono; perfino non dirò di leggi, come sarebbe il caso attuale, ma di semplici ordini del giorno che le raccomandarono; si ha riguardo financo alle concepite speranze dei paesi che sarebbero chiamati a fruirne; e ciò anche quando si tratta non già di brevi percorsi in terreno pianissimo, quale è quello in questione, ma di percorsi la cui lunghezza supera il centinaio di chilometri.

Fino dalla discussione generale abbiamo già inteso autorevolissimi nostri colleghi, tuttochè favorevoli al progetto, dichiararsi assai poco convinti delle ragioni per le quali a certe linee di secondaria importanza, a certe costosissime succursali ritenute di assai dubbio interesse si è voluto fare un largo posto.

Che più? Signori, vi fu perfino taluno che esaminando qualche linea favorita della propria regione non esitò a dichiarare che di essa non erasi mai inteso parlare nemmeno sul luogo!

Seguendo quest'ordine di considerazioni, io potrei avvalorarle con degli esempi, e fare dei confronti incresevoli: ma voglio assolutamente astenermene, perchè l'animo mio rifugge dal deprimere, anche potendolo, gl'interessi altrui per sollevare quelli che con onesta convinzione e legittime ragioni sono sorto a difendere.

L'unica obiezione che intenderei si potesse elevare contro la linea proposta, sarebbe solamente quando si trattasse di un'opera di così considerevole rilievo che la somma della spesa occorrente per attuarla non si equilibrasse colla somma dei vantaggi da essa derivanti.

Io comprendo perfettamente, o signori, il ragionamento dell'onorevole Baccarini, quando egli dice che per venire da Bologna a Roma e viceversa, o da un punto ad un altro della penisola non crede necessario di costruire due, tre, quattro cento chilometri di ferrovia per abbreviare di qualche ora il viaggio. Qui però, noi ci troviamo nel caso inverso, qui si tratta che i 200 i 300 chilometri sono già costruiti, ch'essi servono ad un considerevole movimento, il quale abbraccia la più ubertosa e la più produttiva valle d'Italia, e che non resta che un

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

breve tratto per congiungere tutto questo movimento al suo finale obbiettivo, ch'è Venezia.

Evidentemente dunque la somma dei vantaggi è assai prevalente al piccolo sforzo richiesto per raggiungerli.

Abbiamo, come vi ho detto, un progetto fattosi regolarmente eseguire a cura delle provincie interessate, da cui risulta che il vero costo di tutta intera la linea sarebbe di 8 milioni. Questa spesa fu dichiarata pienamente attendibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale nel marzo passato ha approvato quel progetto.

E d'altra parte permettete, o signori, che vi dica che, se tutto il danaro che noi andremo a spendere in opere ferroviarie, avesse a rendere quel tanto che produrrebbe la somma qui richiesta, molte preoccupazioni sarebbero certo sgomberate anche dall'animo dei più trepidanti sull'avvenire di questa legge.

Il collegamento diretto di Mantova con Venezia oltre gli altri vantaggi a cui ho accennato, porterebbe pur quello di rendere certamente più produttivi i due tronchi di linea Pavia-Cremona e Cremona-Mantova in condizioni poco favorevoli di esercizio e che costarono finora al Governo il primo circa 12 mila lire annue di garanzia, il secondo non meno di lire 10 mila oltre i forti sussidi precedentemente accordati per la loro costruzione.

Fu già con molta competenza osservato che le linee le quali più devono interessarci sono quelle che oltre rispondere ai bisogni di un servizio generale vanno a riempire le grandi lacune esistenti nella nostra rete. Infatti dal non mettere in comunicazione le nostre ferrovie principali coi luoghi di produzione ne nasce che esse rimangono mancanti di alimento appunto perchè impotenti ad assorbire i lontani prodotti che loro naturalmente affluirebbero se vi si trovassero in più diretto contatto.

Ora, signori, non vi è dubbio che la ferrovia di cui vi parlo, completata che fosse col breve tratto Legnago-Este-Monselice, si gioverebbe d'assai nel servire gli interessi di tutto quell'esteso territorio, il quale trovasi attualmente intercluso dalle attuali ferrovie Padova-Verona, Verona-Rovigo e Rovigo-Padova. Ivi voi trovate tre capoluoghi di distretto mancanti di ferrovia; trovate i due interi distretti di Montagnana e di Colonia affatto privi di ogni comunicazione ferroviaria.

In quel territorio popolatissimo di abitanti e di paesi, esistono i terreni maggiormente censiti di tutta la regione. In esso popolazioni economie, laboriose, civilissime, benchè risorte più tardi delle altre alla vita libera, non perdettero tempo di ap-

profittare di ogni vero progresso, per aumentare i prodotti del feracissimo suolo, ed attivare industrie novelle, che sanno tuttavia resistere alle dure distrette di queste critiche annate. Sono quelle stesse popolazioni, le quali sopportano il peso degli oneri derivanti dalle opere ferroviarie compiutesi dalle provincie senza sentirne al pari delle altre i conseguenti benefizi. Ma io non voglio soffermarmi sull'importanza di queste località, imperocchè non è in nome di esse che io sono sorto a parlare, non è in contemplazione d'interessi locali che si domanda un conveniente trattamento alla ferrovia di cui vi ho parlato.

Signori! Se tutte le considerazioni, che io ho avuto l'onore di farvi fin qui non bastassero, esse vengono per buona ventura suffragate da un voto autorevole, competente e spassionato che voi certo non vorrete porre in non cale. Intendo parlare del recente parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale nell'approvare il progetto presentato dalle provincie per la costruzione di questa linea, ebbe a segnalare la necessità della sua attuazione con queste parole: « che la ferrovia Mantova-Monselice dee formar parte delle arterie più importanti di comunicazioni non solo per interesse commerciale, ma anche dal punto di vista militare. »

Non so, signori, che cosa si possa esigere di più per maturare seriamente quel giudizio che vi domandiamo di portare sulla ferrovia in discussione; non so quali altre linee si presentino con un simile corredo di illustrazioni e di favorevoli precedenti. Epperò vedendo preterite tutte queste buone ragioni, considerando l'ampiezza dei criteri, cui s'informa tanta parte del presente disegno di legge, avvertendo le ingenti spese e le lunghissime percorrenze attinenti a talune succursali di linee, non par vero che per la ferrovia di cui vi parlo, siasi voluto fare una questione tanto piccina, lesinando il risparmio di quella parca spesa cui si andrebbe incontro portando questa linea in seconda categoria.

Bisogna in tal caso domandarsi se nelle condizioni della regione veneta si sia finora verificato e si verifichi adesso il concorso di tali fortunate combinazioni da render meno accettabile la soddisfazione dei suoi interessi ferroviari anche quando in favore di questi concorrono gli estremi di un'incontestata utilità generale.

Proprio in questi ultimi giorni ed in questa stessa discussione voi avete appreso, o signori, dall'onorevole Baccarini come dei due miliardi e mezzo per opere pubbliche spese dalla costituzione del regno il Veneto rappresenti la parte minore.

Infatti il suo rapporto è di 4 61, mentre per le al-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

tre regioni tutte si va ad una cifra superiore fino al 12 61, ed il rapporto medio risulta di 7 37.

Di qua i bisogni non potevano che farsi sentire più prepotenti, e lo furono tanto che non essendo in grado di soddisfarli lo Stato, a provvedervi in parte vi concorsero le provincie, esponendosi, come sapete, ad oneri gravosissimi.

Cotali precedenti pareva e pare che dovessero costituire in favore della regione veneta altrettanti titoli inoppugnabili per domandare almeno queste: di esser posta al paro delle altre provincie d'Italia nella situazione ferroviaria che vien fatta ad esse con questa legge.

Eppure lo credereste? La regione d'Italia che con questa legge trovasi collocata all'ultimo posto tanto se si considera la somma messa a carico dello Stato in ragione di popolazione, quanto se la si considera in ragione di superficie è ancora il Veneto. Osservate, se vi piace, i quadri illustrativi di questo disegno di legge compilati dal Ministero dei lavori pubblici, e troverete la conferma di quanto io vi dico.

Nè la posizione può mutare in meglio in seguito alle ultime trasposizioni di categorie delle linee contemplate nel presente disegno di legge, e potrei dimostrarvelo. Ma non voglio più oltre abusare della vostra pazienza.

Potrei anche intrattenervi intorno agli interessi militari che si legano a questa ferrovia, però preferisco adottare la *strategia* di non parlarne. L'argomento è troppo serio, troppo importante, ed io mi sento così profano in questa materia che temerei proprio di sciuparla discorrendone. Spero che qualcuno fra i nostri colleghi più competenti non vorrà che passi quest'occasione senza dire qualche parola in proposito.

Lasciate invece che io vi ricordi, o signori, prima di finire, come le nostre popolazioni nell'apprezzamento di questi loro legittimi interessi e nella memoria oggi più che mai viva, di tali precedenti, credano di sentirsi rassicurate che esistono in favor loro degli impegni morali, e degli obblighi di giustizia, mancando ai quali, esse andranno perdendo la fede nella bontà delle nostre leggi, nel punto istesso in cui verrà in loro meno l'impulso per ogni utile ed operosa iniziativa.

Lasciate che vi ricordi come la forza nel sostenere in comune sacrifici e durezze anche acerrime è nei popoli assai meno rara virtù della rassegnazione nel sopportare la disuguaglianza nei benefici. Ora che questa legge se ne fa larga dispensatrice, e che da molti già la si acclama quale un nuovo cemento di unione fra le provincie italiane, badate bene, o signori, che per rispondere a questo altis-

simo fine, bisogna che essa si mantenga strettamente ligia alla massima romana: *neminem laedere suum cuique tribuere.* (Bravo! Bene!)

PRESIDENTE. Ora verrebbe l'emendamento dell'onorevole Trevisani Giuseppe, non Giovanni, come per errore è stato stampato.

Ella, onorevole Trevisani, su che parla?

TREVISANI GIUSEPPE. Sulla tabella terza.

PRESIDENTE. Poi verrebbe quello dell'onorevole Mangilli.

(Non è presente.)

Verrebbe quindi quello dell'onorevole Oggero.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Credo che questi onorevoli deputati siano stati iscritti per errore. Ad ogni modo, non essendo presenti, perdono il loro turno.

Ora per non distrarre l'attenzione della Camera su altri argomenti, poichè l'onorevole Chinaglia ha svolto il suo emendamento, e l'onorevole Cavalletto ne ha presentato uno analogo, do lettura di questo emendamento.

Esso è del tenore seguente:

« All'articolo 3 si aggiungano le ferrovie:

« Mantova-Legnago-Montagnana-Este-Monselice, quando nei riguardi militari non si preferisca la linea: Mantova-Legnago-Montagnana-Teolo-Padova.

« Mestre-San Donà-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona. »

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

Chi l'appoggia sorga.

(È appoggiato.)

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

CAVALLETTO. L'eloquente discorso pronunciato testè dall'onorevole mio amico personale e politico, Chinaglia, mi agevola assai lo svolgimento di quest'emendamento. Le ragioni che egli ha esposte a favore della linea Mantova-Legnago-Montagnana-Monselice sono così evidenti, che non hanno bisogno di essere da me ripetute. Ma pur troppo l'evidenza e la giustizia qui sono offuscate da una politica ministeriale, che io non capisco. Io non capisco, ripeto, la politica del Ministero in questo disegno di legge.

Quando si difendono linee d'interesse eminentemente nazionale nei riguardi del commercio interno, del commercio internazionale e della difesa territoriale, dal Ministero si risponde negando la evidenza dell'interesse generale nazionale, come si è a me risposto quando difendeva la linea Bassano-Primolano, la linea di Gemona, le linee Valtellinesi; mi si è detto che quelle linee erano puramente d'interesse locale.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Quando odo queste risposte io perdo ogni fiducia che si voglia far ragione a quello che è vero, a quello che è giusto. La linea attualmente proposta Mantova-Legnago-Montagnana-Este-Monselice ha un interesse eminentemente nazionale, essa accorcia la linea da Genova per il porto di Venezia, e per il passo della Pontebba; e serve eminentemente alla difesa nazionale. Quando io ieri ho veduto votare senza opposizione, ferrovie proposte dallo stesso Ministero, come sono le linee nuove ferroviarie: Avezzano-Ceprano-Roccasecca dell'importo presuntivo di 18 milioni di lire; Campobasso-Teroli dell'importo di 30 milioni di lire; Benevento-Avellino di 6 milioni; Cosenza-Nocera Tirrena di 21 milioni; Marina di Catanzaro-Stretto Verardi di 10 milioni; Taranto-Brindisi di 8 milioni; Messina-Patti-Cerda-Termini di 45 milioni; Siracusa-Licata di 37 milioni; in complesso 822 chilometri di nuove ferrovie per l'importo complessivo preventivo di 175 milioni di lire, le quali ferrovie non hanno nè l'importanza commerciale e molto meno la militare di questa di cui ora trattasi, io mi sono detto: ma quale norma di giustizia avete? Io non invidio che siano state votate quelle linee, che agevolano le comunicazioni delle provincie meridionali; ma io vi domando: con quale stregua trattate le provincie dell'alta Italia, le provincie venete, quelle provincie dove probabilmente avremo ancora a sostenere lotte per la indipendenza della nostra patria? Ma dove è il vostro criterio e commerciale e politico e militare in questa questione ferroviaria? Avete fatto uno studio voi rispetto alle ferrovie per la difesa orientale d'Italia, o per la difesa occidentale? (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

CAVALLETTO. Io credo che nessuno studio avete fatto nei riguardi militari, e me lo attesta l'assenza del ministro della guerra, il quale in una questione, che era eminentemente militare, trattandosi, cioè, se la linea di Faenza dovesse metter capo a Firenze oppure a Pontassieve, si è dichiarato neutrale; e quando si trattava delle strade dell'alta Italia, delle strade ferrate internazionali e militari che io propugnava, il ministro della guerra, non potendo qui in questa politica ministeriale ferroviaria aver una voce veramente indipendente e libera, pensò meglio di andare sul Po a prestarsi a sollievo e salvezza degli inondati e a fare opera di beneficenza. Io vi domando: vi pare che sia di poco interesse la linea che ha propugnato l'onorevole Chinaglia? Io credo che non potete negare l'interesse di questa linea, io credo che dovete consentirlo. E poi la spesa di questa linea è essa così grave che vi faccia grave ostacolo a metterla nella seconda categoria? Io vi ho

detto che, per le linee che abbiamo votato ieri, senza discussione e senza opposizione, lo Stato va incontro ad una spesa di 175 milioni di lire. Il concorso delle provincie sarà ben piccolo; ad ogni modo lo Stato tenuto conto del concorso delle provincie, per ferrovie d'importanza molto minore di questa spenderà da circa 158 milioni di lire; spesa questa preventiva, la quale effettivamente risulterà assai maggiore, dovendosi quelle ferrovie costruire in terreni difficilissimi.

Qui invece si tratta di una spesa di soli 9 milioni di lire, e di una ferrovia da eseguirsi in facile pianura, quindi non soggetta nella sua costruzione ad eventualità passive. Mi si dirà, quelle provincie sono ricche, e possono farsi in buona parte le loro ferrovie da sè; possiamo quindi mettere le loro linee in terza, in quarta od in quinta categoria.

Sono ricche le provincie di Mantova e della Venezia? Ma come calcolate voi gli oneri ed i benefici delle provincie? Le provincie delle quali si tratta io credo che siano onerate più che altre, e sono onerate di più per varie circostanze, e specialmente per l'imposta fondiaria, per avere un catasto molto regolare, dove non ci sono sperequazioni, ma dove si sprema dalla finanza fino all'ultimo centesimo della imposta fondiaria in ragione della rendita effettiva e in proporzioni ben più gravi che in altri compartimenti catastali. E l'onorevole Depretis lo sa; e sa anche che quelle provincie, sempre disposte alla conciliazione, si sono sobbarcate anche a prendere quell'aumento dell'aliquota che dipendeva dalla unione di due compartimenti, lombardo e veneto, sperando che ne avrebbero, se non un sollievo, una eguaglianza di contributo colle provincie di Lombardia; speranza che va anch'essa un po' allontanandosi.

Ma di queste provincie che voi dite ricche, osservate qual'è la condizione in cui trovansi i loro bilanci, e vedrete che sono tutt'altro che prospere le condizioni finanziarie dei bilanci di quelle provincie; esse si sono sobbarcate a sacrifici per fare ferrovie, che rispetto alle ferrovie votate ieri, sarebbero di seconda categoria, e le fecero a proprie spese, in quanto che il sussidio di lire mille al chilometro che loro diede il Governo, è più apparente che reale, giacchè per quelle ferrovie lo Stato spende è vero, annualmente mille lire per chilometro, ma ne ritrae anche un profitto, ed il suo reddito è forse superiore alle due mila lire per chilometro, donde ne risulta al Governo un beneficio netto di circa lire mille.

Quando le provincie fecero a loro spese quelle ferrovie, esse incontrarono dei debiti, dei quali sentono presentemente il peso non lieve; io quindi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

credo che sia di tutta giustizia che la strada ferrata di cui ora trattasi sia posta nella seconda categoria, e che lo Stato così vi concorra in maniera conveniente, non diversamente da quanto ha proposto per le ferrovie meridionali ieri votate.

È un banchetto, ha detto l'onorevole Depretis, questo delle ferrovie; ma badi bene l'onorevole Depretis che questo non sia il banchetto stigmatizzato da Cristo nella sua parabola; badi bene, onorevole Depretis... (*Rumori a sinistra*)

Una voce. Che italiano!

PRESIDENTE. Facciano un poco di silenzio.

FINZI. Sei italiano vero.

CAVALLETTO. (*Con forza*) Io dico questo perchè desidero che la giustizia domini in tutte le nostre deliberazioni (*Rumori a sinistra*); perchè sulle basi della giustizia sia cementata la concordia e l'unità della patria; questo io domando e questo io propugno: io non offendo nessuno, ma difendo la verità e la giustizia, e difendendo la verità e la giustizia, difendo l'unità della mia patria. (*Bene! Bravo! a destra*)

Io inoltre vi domando di considerare questa ferrovia anche nel rispetto militare, e con ciò difendo un grande interesse nazionale.

Ricordiamoci che noi abbiamo aperto tutto il confine orientale del nostro paese, e che se ci dovessimo impegnare in una guerra con uno Stato vicino, il quale ci è amico, ma di un'amicizia che ha le sue riserve, che ha i suoi sospetti e le sue diffidenze, se noi ci trovassimo in guerra con questo vicino, noi saremmo costretti, al principio della guerra, a sgombrare dalle provincie venete, perchè non abbiamo mezzo di portare in tempo utile il nostro esercito a respingere l'invasione straniera, avendo una sola strada militare che possa andare al confine, e ve ne occorrerebbero almeno 3. Questa strada qui, proposta oggi, propugnata dal mio amico Chinaglia, questa strada vi è anche consigliata dal ministro della guerra come necessaria alla difesa del territorio, come indispensabile per l'eventualità di una guerra che si dovesse combattere sul Tagliamento o sul Livenza, o per una guerra offensiva nella quale si dovesse portare il nostro esercito oltre l'Alpi. Il nostro esercito potrebbe essere, in caso di guerra che si dovesse portare sollecitamente oltre le Alpi non ad offesa dello Stato nostro vicino, ma in suo sussidio, perchè se noi saremo impegnati in una guerra continentale europea nella quale dovessimo essere amici ed alleati dell'Austria, il nostro soccorso sarebbe ben scarso, quando non avessimo facili e pronti mezzi di spingere e trasportare celeremente il nostro esercito, e di metterci in posizione coll'esercito austriaco

da poter sostenere gli urti che dovesse affrontare l'Austria contro nemici potenti che l'assaltassero. Il nostro soccorso, se tardo, sarebbe il soccorso di Pisa. Quindi vedete bene che non avendo mezzi pronti nè di difesa, nè di offesa, nè di sussidio altrui, la nostra considerazione militare sta molto bassa e dovete rendervene conto.

Per i riguardi militari io vi ho proposto una variante, ed è che questa strada la quale avrebbe un percorso comune da Mantova per Legnago a Montagnana, da Montagnana invece si indirizzerebbe diritta diritta verso Padova, passando sotto il colle di Teolo. Si avrebbe con questo tracciato una diminuzione di percorso di 12 chilometri per Padova, e si avrebbe una strada, in caso di guerra, esclusivamente serviente al trasporto delle truppe e non impigliantesi e affatto indipendente dal tronco di Monselice-Padova, il quale servirebbe esclusivamente ai trasporti militari provenienti da Bologna, mentre la diretta Mantova-Legnago-Montagnana-Teolo-Padova, servirebbe ai trasporti militari provenienti da Piacenza, o da Alessandria, o dalla Lombardia, e che andassero direttamente a Padova. Ma su questo io non faccio proposte assolute; ho messo l'alternativa, lascio giudice la Commissione; io non so che cosa ne penserà il Ministero, perchè, ripeto, la politica ministeriale in questa questione ferroviaria io non la capisco affatto.

MAZZARELLA. Prima non la capiva, ma ora...

PRESIDENTE. Non interrompa.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Tenani.

TENANI. Io sono dolente, o signori, che quella voce autorevole in questioni militari, alla quale fece appello il mio amico Chinaglia, a me faccia difetto.

Ma la verità può stare senza l'autorità, mentre questa è niente senza di quella. Che se vi ha alcuno in questa Camera, il quale desideri che nell'attuale questione levi la voce chi all'una possa associare l'altra virtù, io mi lusingo che vi sia su questi banchi, o meglio su quelli del Ministero (perchè io non posso credere che il ministro della guerra non abbia ad interloquire almeno una volta in codesta questione delle ferrovie), io mi lusingo, ripeto, che vi sia chi possa appagarlo.

Non tema la Camera che io tormenti le antiche e le moderne storie militari, o che inventi campi di battaglia a sostegno della mia tesi; nè il mio amico personale e politico Gabelli mi accusi di inforcare quel famoso cavallo di battaglia, che sono gli argomenti strategici, *troppo strategici*, come egli direbbe con la sua crudele ironia. Sono semplicemente considerazioni topografiche, sono appunti storici, sono ricordi parlamentari, che io sottopongo modestamente all'attenzione dei miei colleghi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Signori, quando io volgo lo sguardo al nostro confine nord-est, e specialmente a quell'arco delle Alpi che dallo Spitz si distende alle Giulie, io sono tratto più presto a ripetere, con l'amarezza nell'animo, la dura sentenza del filosofo civile lombardo sulle Alpi inutili, che a ridire con entusiasmo il verso del poeta sul

..... bel paese

Ch'Appennin parte e 'l mar circonda e l'Alpe.

L'Appennino lo parte, troppo lo parte! il mare lo bagna, ma l'Alpe non lo circonda! Guardate il gruppo delle Retiche, e vedrete che là si distacca quel cuneo profondo circa 150 chilometri, che si conficca nella regione lombardo-veneta. Volgete subito lo sguardo verso l'Est e vedrete le teste delle valli del Brenta, del Cismon, del Cordevole, del Boite e di altre in mano del nostro vicino; poi quando siamo lì presso il Fella, il confine abbandona le Alpi Carniche; e lasciando in mano all'Austria la testa della valle del Fella e quella altresì del Natisone, taglia quest'ultima così stranamente che torna assai difficile agli abitanti della valle superiore di recarsi nella parte più bassa senza passare e ripassare sul territorio austriaco. Poi segue l'Idurio e scostandosene presso Mediuza passa a due chilometri dagli spalti di Palmanova, e quindi per 20 chilometri, con un tracciato affatto bizzarro, corre al mare presso Grado.

Disse un gentile poeta, che:

... Iddio con immortali
Caratteri di monti e di marine
Ha scolpite le patrie;

ma gli uomini, sia per la violenza degli uni, sia per la scorata debolezza degli altri, hanno deturpata l'opera meravigliosa della natura. Il nostro confine orientale non è segnato, nè dal vertice dei monti, nè dal corso delle acque. L'Austria ha trapiantato il Tirolo nella valle italiana dell'Adige; la Carinzia nella valle italiana del Fella; la Carniola nella valle italiana del Vipaco; se stessa nella valle italiana dell'Isonzo! Come siamo lungi da quelle agognate Alpi Giulie che spiccandosi dal Tricorno sopra le foci dell'Isonzo, e volgendosi al sud-est, dividono il bacino dell'Adriatico da quello della Sava, e quindi, fatto gomito al Monte Nevoso, il primo gigante alpino che saluta il nostro sole, per raggrupparsi poscia a Monte Maggiore, che è il nodo orografico dell'Istria, corrono diritte contro i flutti del tempestoso Quarnero:

Che Italia chiude e i suoi termini bagna.

Come siamo lungi da quelle alte vette dove le *are* di Roma segnavano i confini della penisola italiana! Come siamo lungi da quel duplice *vallo* e da quel

claustrum romano, che colle loro rovine palesano ancora l'antica presenza dei legionari della *Vincitrice* e della *Trionfatrice*! Come siamo lungi da quel fatal passo di Neuporto, che porta ancora il nome di Porta d'Italia, porta sempre aperta e che i veneziani tentarono invano di chiudere nei tempi più felici delle guerre contro Massimiliano e contro gli Usocchi!

Ora, signori, come si difende codesto confine? Non certamente coi vieti sistemi dei d'Arçon e dei Noizet. Le linee *frontiere* e gli *scacchieri* sono ormai condannati; sono un'inutilità militare, sono un assurdo; e quando non fossero tutto questo, sarebbero, io credo, un'impossibilità finanziaria. La Commissione generale di difesa dello Stato aveva ideato di fortificare la linea della Livenza. Quivi la richiama- vano i consigli dati dall'Alviano e dai duchi Della Rovere alla repubblica veneta; quivi la richiama- va l'opportunità del sito; il punto centrale di Sacile, equidistante quasi dai vari valichi alpini; il nodo delle varie strade che vengono dalla frontiera; il fiume scorrente fra sponde paludose e inguadabili da Buffolè al mare. Ma poi considerando che a poca distanza (3000 metri), Sacile poteva essere domi- nato dalle alture circostanti; e considerando an- cora che qualora fosse stato forzato uno dei valichi alpini inferiori, tutta la difesa superiore del Veneto sarebbe stata annullata, la Commissione generale di difesa rinunciò a codesta idea e venne in questa altra, che fu pure adottata dalla Camera: che for- tificati, cioè, i passi alpini che sono sulla sinistra, nelle valli di Schio, del Brenta, della Piave, del Ta- gliamento e del Natisone, ai passi delle Fugazze, di Primolano, di Castel Lavazzo, di Ospedaletto e di Stupizza, la difesa della frontiera orientale fosse ab- bandonata interamente all'esercito attivo.

Ma l'esercito attivo non è che una parola, e, me- glio, una cosa vana, se non può essere facilmente trasportato e concentrato. Per vincere bisogna muo- versì. Ora più che mai la vittoria spetta ai grossi battaglioni; ma i grossi battaglioni non costituiscono che uno degli elementi per ottenere la vittoria. Essi sono la massa; e per ottenere l'urto risolutivo, nel quale sta l'essenza della guerra moderna, biso- gna che la massa sia moltiplicata per la velocità; e la velocità sta nelle ferrovie.

Io non mi farò a ridire l'importanza delle ferro- vie sotto l'aspetto militare; ne fu discusso a lungo in questa Camera in questa occasione ed in altre. D'altronde chi non ha letto i miracoli (la parola credo che esprima esattamente il vero), chi non ha letto i miracoli delle ferrovie nella guerra ameri- cana di secessione? Chi non ricorda il movimento dell'esercito di Lee con 100 mila uomini, con 300

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

cannoni, con 60 mila quadrupedi, e col suo approvvigionamento? Chi non ricorda i famosi Worktrains? Chi non rammenta gli 80 mila feriti trasportati, e surrogati da altrettanti uomini sani in brevissimo tempo, sul solo tratto di linea fra Chattanooga e Krounville? Chi non ricorda i 1500 cannoni trasportati in un anno, il milione di fucili, le 300 mila carabine, il milione e mezzo di cartocci per l'artiglieria, e i 300 milioni di cartucce? Chi non sa dei 16 chilometri di ponti rifatti e delle centinaia di chilometri di ferrovie quasi improvvisamente costruiti? Ma non c'è bisogno di ricorrere al nuovo mondo, mentre nel vecchio le guerre del 1866 e del 1870 ci hanno fatto vedere, se non altrettali, ma pur grandi miracoli.

Fu detto in questa Camera, e ripetuto fuori in uno scritto molto pregevole, da due egregi nostri colleghi, il motto del celebre pubblicista tedesco « che, se le ferrovie in pace sono le vene per le quali discorre il benessere delle popolazioni, in guerra sono i muscoli che brandiscono le armi. » E il motto è verissimo: esse sono veri strumenti di guerra; le fortificazioni moltiplicano le forze, ma le immobilizzano; le ferrovie le moltiplicano, ma nel tempo stesso le muovono.

Ora, come si sta da noi a ferrovie? Sulla nostra frontiera orientale, malissimo. Cosa singolare! Dove il nostro confine militare è relativamente ottimo, è pure relativamente ottima la rete ferroviaria; dove quello è mediocre, mediocre è pure questa; e dove è pessimo il primo, pessima è ancor la seconda. Guardate Alessandria, o meglio Torino: costì la nostra frontiera occidentale è buona davvero; sono noti i passi per cui deve passare il nemico, è fatale il punto ove deve sboccare, e appunto costì abbiamo un'ottima rete ferroviaria, abbiamo 5 o 6 linee, e tutti indipendenti, cha da ogni parte d'Italia mettono capo a Torino; e, quasi ciò fosse poco, di lì si partono come tante stecche d'un ventaglio o come le dita di una mano, se la mano avesse più di cinque dita, altrettante ferrovie che penetrano nelle valli subalpine, quasi a ghermire il nemico che vi penetrasse.

La nostra condizione ferroviaria al nord non si può dire cattiva, ma all'est è pessima. Non vi abbiamo che una sola linea da Treviso a Udine. Mi auguro che la Camera faccia buon viso alla proposta degli onorevoli Varè, Cavalletto e Fambri, e che la linea Mestre-Portogruaro sia prolungata sulla destra del Tagliamento: questo prolungamento sarebbe, come disse benissimo il mio amico Fambri, un'ascissa eminentemente tattica, dalla quale potranno, come tante ordinate, partire le direttrici verso gli sbocchi alpini.

Ma per ora abbiamo una sola linea. E questa povertà straordinaria fa contrasto alla ricchezza maravigliosa dei nostri vicini. Prendete una carta ferroviaria, piantate gli occhi su Vienna, quindi volgeteli al sud, e vedrete che da Vienna partono tre grandissime radiali: l'una per Linz e Salisburg viene al Brennero, e quindi nella valle dell'Adige; la seconda per Bruck e Villach fa capo alla Pontebba; e la terza, dopo avere raccolto le ricchezze dell'Ungheria, corre per Lubiana a Cormons nella pianura friulana.

Una linea di cintura, protetta da quella di displuvio delle Alpi della Carinzia e della Carniola, congiunge le tre radiali ai punti estremi da Franzen Feste a Lubiana. E intermediariamente, fra Vienna e codesta linea, le tre radiali sono collegate un'altra volta dalla traversale Linz-Bruck a Pragerhof. E noi Italiani ne sappiamo qualche cosa della ricchezza di cotesto sistema ferroviario, perchè nel 1866, quantunque nella radiale intermedia mancasse il tronco di Bruck Villach, e, se la memoria non m'inganna, mancassero pure due altri tronchi nelle linee di cintura, dal 2 al 16 agosto, in dieci giorni e sedici ore, l'Austria ha trasportato con 297 treni 127,000 uomini, 16,000 cavalli, 259 cannoni, 3097 vetture e carri d'approvvigionamento; in 10 giorni, signori, mentre, senza le ferrovie, ne sarebbero stati necessari 32.

Ora prego i miei onorevoli colleghi di considerare che senza codesto sistema di ferrovia, senza cotesto straordinario e pronto concentramento di forze, l'Italia non sarebbe stata costretta a sottoscrivere improvvisamente la pace; *Pati possidetis* non le sarebbe stato conteso, e forse le Alpi ora circonderebbero davvero l'Italia. (*Bravo!*)

CAVALLETTO. È evidente.

TENANI. Del resto, che cosa valga una sola linea ferroviaria militare noi l'abbiamo veduto, nel 1866, in due occasioni: l'abbiamo visto sul finire della campagna, quando la ferrovia Treviso-Udine non bastava ad approvvigionare il nostro esercito accampato nell'alto Friuli; e l'abbiamo visto del pari, alla metà della campagna stessa, nell'occasione del movimento di traslazione che i miei colleghi di quell'epoca non avranno certo dimenticato.

Alludo alla famosa colonna B, e non critico, narro.

Ebbene, o signori, a percorrere 130 chilometri in un movimento di traslazione da Parma a Ferrara e trasportare 110 mila uomini senza il grosso bagaglio, il quale prese la via ordinaria, si impiegano circa 13 giorni, vale a dire, si perdette più tempo di quello che non se ne sia guadagnato.

È stato fatto il calcolo del tempo che s'impiegherebbe

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

rebbe per condurre un corpo d'esercito per una sola linea: per quella, a cagione di esempio, che da Padova mette a Udine, sarebbero necessari 8 giorni circa. Infatti un nostro corpo d'esercito consta di 23 mila uomini, di 5 mila quadrupedi e di 700 carri forniti del relativo personale. Ora per trasportare tutta questa massa d'uomini, di quadrupedi e di carri occorrono per l'appunto 750 vagoni per la fanteria, 800 per i quadrupedi e 650 per i carri, in tutto 2200 vagoni, che divisi in ottanta treni circa, richiedono precisamente 8 giorni: su per giù il tempo necessario a una marcia ordinaria.

Mi si dirà che un poco più indietro del nostro confine abbiamo due linee indipendenti che mettono a Treviso e a Padova; ed è vero. Apro una parentesi e dico che l'aver una linea di più indipendente anche fino a Treviso si deve all'iniziativa di quelle provincie che costrussero la linea da Vicenza a Treviso. Ora chiudo la parentesi e dico che due linee sono ancora ben poca cosa.

Se non temessi di annoiare la Camera, e non lo voglio fare (*Parli! parli!*), io citerei il tempo impiegato dalla Prussia nel concentramento del suo esercito, tanto nel 1866, quanto nel 1870. La Camera vedrebbe che, avendo la Prussia a disposizione sua 5 linee indipendenti nella prima epoca, e nella seconda 9, vale a dire 5 principali e 4 secondarie, ha impiegato quasi tre settimane nel 1866 e quasi due nel 1870.

Dunque due linee sono poca cosa; e non è difficile darne la prova materiale. Suppongasì infatti che voglia farsi all'estremità di queste due nostre linee l'adunata delle truppe che ordinariamente sono nella valle del Po, cinque corpi circa d'armata. Ogni corpo d'armata richiede, come abbiamo già visto, 80 treni, sono quindi 400 treni che occorrono pel concentramento del nostro esercito.

Ora supposto che 200 vadano per la linea sinistra del Po, e 200 per la destra e che la media giornaliera dei treni in partenza sia di 10, saranno necessari 20 giorni per la radunata a Padova, e 30 circa per la radunata a Udine.

La necessità quindi d'una terza linea per me è evidente. Quale dev'essere questa terza linea? Prendete la carta, guardate la valle del Po, e la terza linea vi è subito segnata. Essa parte dall'estremo Piemonte, mette per Alessandria a Pavia e quindi per Cremona e Mantova, dove s'arresta. Prolungatela per Legnago, per Este e Monselice e una terza linea indipendente vi condurrà fino a Padova. Qui devo aprire una seconda parentesi al mio discorso e rispondere una parola al mio amico Cavalletto, il quale, preoccupato come sempre e con molta ragione degli interessi della difesa dello Stato, avrebbe

espresso il dubbio che fosse da preferirsi un altro tracciato. Approva, naturalmente, il troneo da Mantova a Legnago, ma giunto a questo punto vorrebbe correre direttamente a Padova attraverso i colli Euganei. A suo avviso la distanza sarebbe abbreviata di 12 chilometri. Ora io non ho ragione di contestare l'asserita distanza, ma le difficoltà tecniche, dovendosi correre in galleria, sarebbero certamente maggiori, e maggiore del pari la spesa. Ma non basta; si trascurerebbero gli interessi legittimi delle popolazioni, senza che la difesa dello Stato ne fosse vantaggiata. Già, sopra una linea che dall'alto Piemonte a Padova misurerebbe quasi 400 chilometri, 20 chilometri soltanto, quanti ne corrono da Monselice a Padova, non sarebbero indipendenti. Ma se si volessero indipendenti anche questi, quale difficoltà vi farebbe a renderli tali con un secondo binario? Questa linea è di una manifesta utilità. Io ho detto di non fare della strategia e non ne voglio e forse non ne posso fare; ma è evidente che la posizione di Padova, non potendosi fare la radunata dell'esercito più avanti, sarebbe una posizione molto opportuna; perchè da Padova si potrebbe accorrere facilmente sulla sinistra se il nemico fosse già sbocato dalla valle di Schio o di Valsugana; si potrebbe accorrere a destra verso Treviso, se fosse invaso l'alto Friuli.

Poi Padova ha anche il vantaggio di avere al sud, dietro sé, la posizione bellissima dei colli Euganei, i quali, appoggiati a sinistra a Verona, e a destra a Venezia, non sono punto girabili.

Questa linea congiungerebbe le fortezze di Mantova e di Legnago e metterebbe Padova in comunicazione diretta e indipendente con Mantova, mentre l'altra linea, pure indipendente, Ferrara-Rovigo-Monselice, la metterebbe in comunicazione con Bologna.

Ora voi tutti sapete che cosa siano e che cosa valgano Mantova e Bologna. Questa è una grande piazza di rifugio e di riscossa, quella è il perno delle nostre resistenze contro le offese nord-est. Mantova ha forse per l'Italia la stessa importanza che aveva Verona per gli austriaci prima del 1866. Essa appoggia la difesa di frontiera, e congiunta a Bologna copre i varchi dell'Appennino.

Del resto questa strada non l'ho inventata io; se ne parlò sin dal 1864: la Commissione ferroviaria di quel tempo, come ha già ricordato l'onorevole Chinaglia, la propugnò e la difese: la Commissione generale di difesa dello Stato pure ne parlò; la relazione parlamentare fatta dall'onorevole Depretis sulle ferrovie militari ne discorse essa pure.

Finalmente c'è un documento superiore ad ogni obiezione, una lettera cioè del ministro della

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

guerra, scritta nell'intervallo in cui restò sospesa la discussione di questa legge, dopo lo scoppio della famosa bomba. « Un'altra linea ferroviaria » (sono parole del ministro della guerra attuale) « Un'altra linea ferroviaria » (la prima era quella di Aulla-Lucca), « che allo stato attuale della questione, credo mio debito di raccomandare in modo speciale perchè sia compresa nel progetto nelle migliori condizioni possibili sarebbe quella che congiungesse direttamente Legnago con Padova. Tale tronco, considerato costruito quello di Mantova-Legnago, ne sarebbe utilissimo complemento, venendo a costituire una terza linea indipendente, assai importante per le operazioni militari che dovessero svolgersi verso la frontiera nord-est. »

Ora, o signori, dopo tutti gli accennati argomenti in favore di questa linea, quale è stata l'opera della Commissione? Per un tronco se n'è occupata, e ci ha fatto il posto nella terza categoria. Per l'altro io ho avuto sino a qualche giorno fa il timore che essa avesse imitato un po' Papa Gregorio, quando faceva quella famosa fatica da facchino:

De straccia tutto er giorno mermoriali,
E buttarli a pezzetti in der cestino.

Ma ho dovuto ricredermi, ed ora so che la Commissione non ha compreso questo ultimo tronco, Legnago-Monselica, nella terza categoria unicamente per un errore; onde io sento il rimorso di aver fatto un giudizio temerario, e mi piace di rendere un tributo di lode e di ringraziamento all'egregia Commissione.

Però la terza categoria non basta, o signori. Se volete essere sicuri che questa linea venga costruita, bisogna metterla in seconda categoria, bisogna fare di essa ciò che dell'Aulla-Lucca proponeva di fare l'onorevole Marselli: soltanto per le linee di seconda categoria, il concorso dei corpi morali interessati diviene obbligatorio. D'altra parte non si può non ricordare come siano aggravate le provincie, le quali dovrebbero concorrere nella spesa. Padova ha già una somma vistosa sul suo *budget* per le ferrovie costrutte, e Mantova altresì. Questa, per giunta, ha i danni recenti e ripetuti delle inondazioni del Po, ed il flagello dei pazzi pellagrosi che aggravano il suo bilancio provinciale di circa 100 mila lire annue.

Finalmente questa linea ha anche una storia parlamentare. Nel 1873 fu concessa la costruzione di sette linee alle provincie venete: l'onorevole Grimaldi ha chiamato quella concessione, nell'impeto della sua focosa eloquenza, un favore; ma è stato tanto un favore che nessuno ne ha voluto. La legge era generale per tutta Italia; ma se abbiamo voluto costruirci le nostre ferrovie, abbiamo dovuto con-

vertire, all'ultima ora, con un emendamento improvvisato, una legge generale in una legge speciale.

Non è stato, ripeto, un favore; e mi suonano ancora all'orecchio le lodi e gli inni all'attività ed all'ardita iniziativa delle provincie venete. Direi anzi che le costruzioni di quelle ferrovie sono state le Muse,

Che i ministri lattar più ch'altri mai

nei loro pellegrinaggi elettorali attraverso a quelle regioni. L'onorevole ministro Depretis ha perfino inventato la frase dell'epidemia del bene. E vada per l'epidemia del bene, ma l'onorevole presidente del Consiglio, che mi duole di non vedere presente, mi permetta che gli auguri di essere preso davvero da codesta epidemia, e che questa sia veramente cronica ed incurabile. Ora, signori, dovrei, a sostegno della mia tesi, fare alcuni confronti, e la tentazione sarebbe grande, perchè potrebbe esser grande anche l'aiuto che ne verrebbe alla mia causa; ma io vi resisto per due ragioni: primo, perchè spero che i miei colleghi mi tengano conto di questa riserva, che per me può considerarsi anche come un sacrificio; secondo, perchè mi lusingo che il mio esempio, quantunque modesto, possa essere quindi innanzi imitato in occasioni più gravi e solenni. Io non so se in questa Camera, per la discussione di questa legge, vi siano dei soddisfatti; non lo so, perchè quando la promessa di un premio vince di molto le concepite speranze, la gioia del trionfo non può non essere turbata dal timore di possibili e facili delusioni.

Io non so, ripeto, se vi siano dei soddisfatti, ma se ve ne sono io non li invidio. Bensì li compiangerai, nel caso che, contenti del bene ottenuto, imitassero un po' quel famoso Bano di Croazia, che guardava le miserie del suo popolo coll'occhio cieco, e le ascoltava coll'orecchio sordo. (*ilarità*)

Quando votiamo delle spese non dobbiamo guardare, io credo, a quale parte d'Italia giovino più e a quale meno, come, quando votiamo le imposte non dobbiamo occuparci se ne possa essere maggiormente aggravata una regione, piuttosto che l'altra. In questo modo non si chiede, quando si tratti di abolire il secondo palmento, dove si mangi più polenta, e allora non vi sarà più chi risponda dove si consumi più zucchero o si mangi più carne.

A codesto nobile ed alto ideale si ispirarono sempre gli uomini della vecchia generazione, e per essi e con essi si è fatta l'Italia. Ed io spero che gli uomini della nuova non mutino l'antico e generoso costume. Se avvenisse altrimenti, quella funzione o piuttosto quella missione altamente educativa che in un libero paese Governo e Parlamento sono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

chiamati a esercitare, sarebbe miseramente frustrata.

Se' savio, e intendi me' ch' io non ragiono.

Siamò una sola famiglia, ma in questa, come in tutte, vi sono dei figliuoli grami e dei figliuoli robusti. Una madre pietosa, o signori, deve sollevare i primi, ma guai se per uno spirito di malintesa e crudele eguaglianza volesse deprimere i secondi.

Lo Stato sia dunque un equo distributore dei benefici, ma soprattutto provvegga alla difesa generale. Quando io penso che con questa legge noi voteremo una spesa di circa due miliardi, e' mi assale il dubbio che non si provveda convenientemente alla difesa del nostro paese, io mi sento tormentato da un' angoscia patriottica, della quale non so liberarmi.

Signori, l'onorevole Marselli, nel suo splendido discorso sulle ferrovie, mentre difendeva la sua prediletta (ed a ragione), la sua prediletta linea vertebrale, e ne enumerava tutte le difficoltà, trovatosi davanti ad un ostacolo, che a molti poteva parere insuperabile per ragioni tecniche e finanziarie, esclamava: Signori, quando si ha nella mente un alto e nobile ideale e lo si vuole proseguire bisogna avere un po' di poesia.

Qualcheduno, ben lo ricordo, sorrise alle parole dell'onorevole Marselli, non io. Io compresi il suo nobile pensiero! Piacciono anco a me gli arditi e forti concepimenti; e per me non v'è uomo di Stato vero, se non sappia alla prudenza unire l'audacia. Ma qui non si tratta di poesia. Si tratterebbe di un poco di prosa, se non si trattasse di molta giustizia, e della difesa dello Stato.

Ora, signori, quando si domanda qualche cosa per questi due titoli, la giustizia e la difesa dello Stato, non sarà certamente un Ministero presieduto dall'onorevole Depretis, il quale quando era membro della Commissione parlamentare per la difesa dello Stato era largo di consigli e di voti, per tutte le proposte più generose; non sarà una Commissione, della quale fanno parte uomini venerandi per ingegno e per patriottismo, uomini che illustrano il nome d'Italia e nelle scienze e nelle armi; non sarà certamente un Parlamento italiano, che daranno un rifiuto.

Ma tutte le cause hanno la loro stella, e la mia potrebbe avere poco benigna la sua. In tal caso io potrei e dovrei rassegnarmi, ma mi resterebbero due grandi conforti; il primo, o signori, di avere adempiuto al mio dovere; l'altro di aver tentato per la prima volta che levai la voce in quest'Aula, dopo il mio ritorno al Parlamento, di rendere meno ardua e più gloriosa la difesa del mio paese a quell'esercito, nel quale sono concentrate le speranze di

tutti; e nel quale ho lasciato le più care, le più dolci e le più onorate memorie. (*Benissimo! Bravo!* — *Vari deputati vanno a congratularsi con l'oratore*)

PRESIDENTE. Ora verremo ad un altro emendamento, che è quello degli onorevoli Corvetto, Di Carpegna, Finzi, Mariotti ed altri. Ne do lettura: « I sottoscritti propongono che la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, venga dalla quarta categoria trasportata nella seconda. »

Domando se questo emendamento è appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato do facoltà all'onorevole Corvetto di svolgerlo.

CORVETTO. Onorevoli colleghi, prendo a parlare in mal punto; lo comprendo benissimo e ne sono dolente, non per me, che mi affido alla cortesia e alla tolleranza della Camera, ma per la causa che io devo difendere. È precetto dell'arte della guerra di non appiccare battaglia se non in circostanze favorevoli di tempo; ma pur qualche volta è forza di combattere in circostanze svantaggiose. Allora... Allora... alla buona fortuna. Si combatte il più strenuamente che si può, e se la vittoria non arride, se si soccombe, si cade colla coscienza del soldato che ha fatto il proprio dovere. Di questo mi conforto.

La ferrovia che con l'emendamento aggiuntivo firmato da me e da alcuni onorevoli colleghi vi proponiamo di voler trascrivere dalla 4ª alla 2ª categoria, dovrebbe traversare diagonalmente quella parte delle Marche che è compresa fra i fiumi Marecchia e Esino, l'Adriatico e la vetta dell'Appennino, e forma un trapezio di 4200 chilometri quadrati di superficie, alto 70 chilometri dal mare alla cima dell'Appennino, nel quale si comprende l'intera provincia di Pesaro-Urbino e parte di quelle di Forlì e di Ancona. In questo territorio, popolato da 300,000 abitanti non passa che una sola ferrovia, la litoranea, da Ancona a Bologna. Di questa soli 37 chilometri appartengono alla provincia di Pesaro-Urbino.

La linea che noi sosteniamo, partendo dalla ferrovia romagnola al di là di Rimini, raggiungerebbe la Falconara-Foligno a Fabriano, cioè poco prima del passo dell'Appennino alla galleria di Fossato.

Questa linea è stata proposta dal Consiglio provinciale di Pesaro-Urbino, consenziente quello di Ancona e il comunale di Sant'Arcangelo di Romagna, allo scopo di dare vita a quella contrada, la quale benchè abitata da una popolazione attiva e industriosa non può trar partito del suolo ubertissimo e delle sue copiose ricchezze minerarie e idrauliche, perchè mancando di mezzi di trasporto

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

spediti ed economici, i suoi prodotti non trovano esito e non possono sostenere la concorrenza con quelli a portata delle ferrovie; 150,000 e più degli abitanti delle fertilissime valli della Marecchia del Conca, del Foglia, del Metauro e del Cesano, niun beneficio ritraggono dalla ferrovia litoranea, perocchè 70,000 di essi ne sono discosti di una giornata di marcia, 50,000 ne distano da 30 a 40 chilometri, e 30,000 da 40 a 70.

Questo è stato l'obbiettivo essenziale di quel Consiglio provinciale, e questo è il voto ardente, quanto ragionevole e giusto di quella popolazione, affermato alla Camera da cento e più petizioni che le furono presentate dalle Giunte comunali e da società operaie.

Ma la provincia, comprendendo benissimo che non avrebbe potuto raggiungere il suo scopo se al fine stesso non cospirasse l'interesse dello Stato, così da potere avere da questo i mezzi necessari, si appigliò a quel tracciato che, pur rispondendo alle convenienze locali, rispondesse del pari e più ancora a quelle generali. Basta invero, o signori, gettar gli occhi sulla carta d'Italia per vedere come la linea da noi sostenuta abbia tutti i caratteri di una linea di prim'ordine sotto il triplice punto di vista politico, economico e militare.

Ma prima che io venga a parlare di ciò, stimo opportuno di far presente alla Camera come questo progetto di ferrovia non sia sorto improvvisamente quando si è visto imbandito a tutta Italia un sì lauto banchetto ferroviario, come lo chiamò l'onorevole Grimaldi, nel suo splendido primo discorso, ma sia stato prima lungamente studiato, lungamente maturato; e come questa ferrovia sia un'aspirazione d'antica data e insistente. E così anche nello stesso tempo avrò modo di spiegare alla Camera un fatto importantissimo, cioè le fatali circostanze in forza delle quali questa linea si sia trovata sciaguratamente confinata nell'ultima categoria.

Fin dal 1862 la rappresentanza della provincia di Pesaro-Urbino, impensierita dell'insufficienza dei 37 chilometri di ferrovia litoranea esistenti, per soddisfare i bisogni commerciali e industriali della provincia, faceva compilare un elaboratissimo progetto di strada ferrata da Fano a Arezzo, per la valle del Metauro, la quale congiungesse la litoranea Adriatica colla Aretina. Nel marzo del 1865 quel progetto veniva presentato alla Camera. La Commissione nominata dal Governo per l'esame di consimili progetti, in una sua deliberazione delli 28 luglio 1870, sopra vari progetti che avevano l'identico scopo di congiungere i due versanti opposti dell'Appennino, dava la preferenza a quello proposto dal Consiglio provinciale di Pesaro-Urbino: si

limitava soltanto a fare alcune considerazioni circa al punto prescelto pel traforo dell'Appennino. Il Consiglio provinciale commetteva subito ad altro valente ingegnere di modificare il primitivo tracciato in guisa da correggere i difetti avvertiti dalla Commissione governativa; ma questo nuovo lavoro non potè essere compiuto se non in fine del 1871.

Portata fortunatamente la capitale del regno a Roma, la progettata linea Fano-Arezzo perdeva evidentemente della sua importanza estrinseca al punto di vista dell'interesse nazionale; e la provincia si preoccupò senza indugio di ricercare e fare studiare un altro tracciato il quale conciliasse nel miglior modo possibile gli interessi locali coi generali.

Ci volle tempo ad accordare le opinioni e più ancora a trovare nuove somme da consacrare ai nuovi studi da farsi, chè i primi avevano costato parecchie e parecchie decine di migliaia di lire. Tuttavia nel giugno del 1876, si emise l'idea di una linea, la quale allacciandosi alla ferrovia Fuligno-Falconara, in vicinanza dello sbocco settentrionale della galleria di Fossato (e ciò per evitare la spesa di un nuovo traforo), attraversasse il circondario di Urbino e raggiungesse la Ancona-Bologna, oltre Rimini. Questa linea mantenendosi a tale distanza dalla spiaggia adriatica da non essere, come la litoranea, esposta alle offese da mare, avrebbe pienamente soddisfatto ad un'esigenza militare importantissima, che era stata segnalata e dalla Commissione permanente per la difesa dello Stato, e dalla dotta relazione fatta nel 1873 alla Camera dall'onorevole Depretis, come membro della Giunta pel progetto di legge per la difesa dello Stato e come incaricato specialmente della parte relativa alle ferrovie, e dal ministro della guerra, onorevole Ricotti, nei documenti che furono allegati a quella relazione. E potrei anche citare l'opinione autorevolissima dell'onorevole nostro presidente se non fossi trattato da un riguardo di disciplina...

Di più abbreviando il percorso Bologna-Roma, e potendo col tempo congiungersi verso il mezzodi colla dorsale interna (di cui allora parecchi ridevano e che ora tutte accettano come la più seria delle nostre necessità), e verso settentrione con qualche nuova linea che pur sarebbe mestieri di aprire fra la Romagna orientale e la Venezia, questa linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo avrebbe avuto assicurato un traffico abbastanza attivo da giustificarne la costruzione, e ravviverebbe la ferrovia romana tra Fuligno e Ancona, senza punto pregiudicare le linee esistenti e qualunque altra si potesse fare per valicare l'Appennino tra Fossato e Porretta, stante la direzione del suo trac-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

ciato e la sua distanza dalle linee collaterali esistenti o fattibili.

Non appena che nella tornata della Camera del 6 giugno 1877 il ministro dei lavori pubblici (onorevole Zanardelli), ebbe dichiarato che egli avrebbe quanto prima presentato il progetto di legge per il completamento della rete ferroviaria, ed ebbe esposto i criteri ai quali il Governo intendeva informare quel disegno di legge, il Consiglio provinciale di Pesaro-Urbino decretava lo studio della linea di cui pocanzi ho parlato, persuaso che, corrispondendo essa a criteri solennemente enunciati dal Ministero, questo non avrebbe potuto a meno di prenderla nella voluta considerazione.

Le risultanze di questo nuovo studio furono presentate al ministro dei lavori pubblici il 25 novembre 1877.

Il Ministero dei lavori pubblici sottopose quel progetto all'esame di una Commissione tecnica ed a quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici. I verbali delle sedute relative a questi due consessi, resi noti, il primo nel dicembre 1877 ed il secondo nell'aprile 1878, non contestarono i pregi militari ed economici di questa linea, ma accennarono ad alcuni difetti del suo tracciato; e il Consiglio provinciale, facendo tesoro di quelle osservazioni, commetteva colla massima sollecitudine nuovi studi diretti ad introdurre le opportune modificazioni.

Sapevasi che il ministro dei lavori pubblici stava per presentare al Parlamento la proposta di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, e mancava il tempo ad elaborare a fondo un nuovo progetto. Si riuscì tuttavia a poter consegnare nei primi di maggio 1878 al Ministero un abbozzo di varianti col quale dimostravasi la possibilità di superare tutte le difficoltà tecniche rilevate dalla Commissione tecnica e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Talchè il ministro dei lavori pubblici, onorevole Baccarini, nella relazione da lui presentata alla Camera dei deputati il 18 maggio, menzionò con favore la linea proposta, ed anche l'altro giorno, parlando egli della linea Pontassieve-Faenza, fece comprendere abbastanza chiaramente che se il suo progetto avesse pigliato quell'estensione di tempo e di danaro, che ha ora, egli avrebbe certamente compreso la linea Fabriano-Sant'Arcangelo in una delle prime categorie.

Sembra però che nè il primitivo progetto nè le successive varianti siano state comunicate alla nostra Commissione, perocchè fu solo dietro mie istanze personali e per puro tratto di cortesia che l'onorevole Morana al momento della stampa della sua relazione, menzionò in quinta categoria la Fabriano-Sant'Arcangelo.

Lo studio di revisione del primo progetto fu compiuto negli ultimi giorni del 1878. Li 12 gennaio 1879 il nuovo progetto veniva presentato alla Camera e nel tempo stesso al Ministero dei lavori pubblici. E riescì nelle migliori condizioni tecniche di tracciato e di profilo, come avrà potuto constatare l'onorevole Commissione.

In fatto il percorso reale della linea sarebbe di 112 chilometri, cioè non supererebbe che di 22 chilometri la distanza rettilinea orizzontale tra Sant'Arcangelo e Fabriano, e vuol dire uno scostamento dalla linea retta di meno del 20 per cento: lieve quando si tenga conto della differenza di altitudine fra Sant'Arcangelo e Fabriano. Le curve a raggi non minori di 500 metri, meno due, che però passano i 400 metri di raggio. Le pendenze tutte inferiori al 16 per mille. Non troppo considerevole il cammino sotterraneo e il numero delle opere d'arte, attalchè il costo chilometrico medio è di 216,860 lire, cioè lire 97,545 al disotto di quello medio delle linee iscritte in seconda e terza categoria dall'onorevole Commissione. Risponderebbe pertanto alle condizioni di facile esercizio e di buona produttività.

Come vedete dunque, o signori, questo progetto di ferrovia non è sorto improvvisamente e per la circostanza.

Sono 17 anni che la provincia di Pesaro-Urbino fa tutti i suoi sforzi e che si è dichiarata pronta a tutto il concorso pecuniario di cui sia capace, pur di avere una strada ferrata, mercè la quale quella popolazione si rialzi dallo stato di atonia e di miseria che va ogni anno peggiorando, perchè a motivo delle troppo gravi spese di trasporto per raggiungere la ferrovia, i prodotti agricoli ivi restano a vil prezzo, e vanno via via chiudendosi le fabbriche di tessuti, di stoviglie, di carta e d'altre specie, che esistevano in quelle valli da tempo immemorabile e davano lavoro e pane a molta gente.

Ora solo perchè il progetto di questa linea non ha potuto pervenire di tutto punto allestito al Ministero e alla Commissione se non quando già avevano fissati i loro divisamenti di linee e di somme, divisamenti che pur già vennero successivamente modificati e assai considerevolmente: sol per questo dico, la provincia di Pesaro-Urbino dovrà vedere sfruttati tutti i suoi sforzi, tutti i suoi sacrifici, benchè sia comprovato che la ferrovia da essa domandata risponda ad interessi nazionali di sommo rilievo?

Forsechè non si trovano nella tabella B, e non solo, ma anche nella tabella A, cioè fra le ferrovie da costruirsi a totale spesa dello Stato, alcune linee per le quali non esistono progetti o se esistono sono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

affatto incompleti, ed altre evidentemente e sotto ogni aspetto meno importanti e urgenti? Devo forse nominarle?

E la Camera ben comprende come il lasciare questa ferrovia in 4ª categoria è come rigettarla, atteso che per quanto disposte ad ogni possibile sacrificio, le provincie cointeressate mai potranno sobbarcarsi alla somma relativamente troppo ingente colla quale dovrebbero concorrere.

Ora a noi pare assolutamente impossibile che il Ministero, la Commissione e la Camera vogliano commettere atto così improvvido ed ingiusto. Ed è con questa fiducia che abbiamo proposto il nostro emendamento aggiuntivo.

Ho detto che la ferrovia da noi propugnata presenta tali caratteri militari ed economici da meritarsi di essere annoverata fra le linee di primo ordine, o quanto meno fra quelle che in seguito a proposta fattane dal Ministero passarono poc'anzi dalla seconda alla prima categoria. E questo mio apprezzamento è preso alla precisa stregua dei criteri che servirono di base alla classificazione delle varie linee tanto per parte del Ministero, quanto per parte della Commissione.

Ma noi, o signori, non alziamo a tanto le nostre pretese: noi ci limitiamo a domandarvi che la linea Fabriano-Sant'Arcangelo venga iscritta tra quelle che erano testè di terza categoria ed ora salirono alla seconda. E non perchè crediamo le manchino i titoli per la prima categoria, ma perchè sappiamo che la nostra provincia è preparata a concorrere in tutta la misura delle sue forze pur di non restare indietro delle altre nei benefici che dalle ferrovie derivano. E ci contenteremo anche della terza categoria, se non sapessimo che il contributo oltrepasserebbe assolutamente le nostre possibilità.

L'importanza, e dirò anzi la necessità militare di questa linea è facile a comprendersi, e tanto più dopo quanto vi ha detto l'onorevole Marselli per provarvi come il nostro ordinamento militare ci imponga l'obbligo imprescindibile di avere un sistema ferroviario fondato sulle linee interne e non sulle litoranee, le quali, come ben disse l'onorevole Morana nella sua relazione, debbono, al punto di vista strategico, considerarsi come non esistenti.

Ora, io vi domando, se le litoranee devono al punto di vista militare considerarsi come non esistenti, quale ferrovia abbiamo noi per la mobilitazione, per l'adunata, e pel rifornimento sul versante adriatico oltre Rimini? Nessuna.

Eppure su quel versante hanno stanza in tempo di pace 11 reggimenti di fanteria ed 1 di bersaglieri, cioè la fanteria di quasi un corpo di armata e mezzo (poco meno del 1/7 dei nostri 10 corpi d'armata di

1ª linea); e vi hanno sede 16 dei 73 distretti militari che abbiamo, cioè più del 1/5.

Or bene, per potere in caso di guerra trasportare sul Po quei 12 reggimenti di fanteria e le relative sezioni di sanità e di sussistenza e tutto il contingente dei richiamati dal congedo illimitato di 1ª categoria che quei 16 distretti devono dare per portare alla forza di guerra i reggimenti che si reclutano da essi, e poi quello di 2ª categoria per successivi rifornimenti di uomini, come si farà per poco l'Adriatico sia scorrazzato da navi nemiche, e più particolarmente nel tratto al di qua della foce del Sangro? In questo caso, pur facile a verificarsi come tutti intendono, non ci sarebbe altro modo che di far passare e ripassare l'Appennino a questi uomini che saliranno a circa 90,000 nel primo invio, per poterli trasportare nell'alta Italia sopra le linee del versante meridionale. E queste linee essendo a mala pena sufficienti per i trasporti delle truppe di quel versante, cui dovranno il più sovente aggiungersi quelle provenienti dalla Sicilia, è evidente che succederà un grave impiccio di movimento ed un notevole ritardo di 3 o 4 giorni alla mobilitazione, alla formazione in guerra, all'adunata dell'esercito di 1ª linea: saranno sconvolti tutti i calcoli fatti preventivamente per codesti trasporti.

Quando invece esistesse la linea Fabriano-Sant'Arcangelo, tutta quanta interna e riparata dalle offese da mare, e mercè le varie linee longitudinali e trasversali che in forza di questa legge si dovranno costruire sul versante adriatico fra Brindisi ed Ancona, i trasporti militari di tutto il versante adriatico avrebbero un corso perfettamente assicurato e regolare sul versante medesimo.

I reggimenti e distretti al di là di Chieti, per la linea Campobasso-Solmona-Terni-Foligno-Fabriano-Sant'Arcangelo; e quelli al di qua, per la linea Civitanova-Macerata-Albacina-Fabriano e Sant'Arcangelo.

E se la litoranea sarà libera, avremo il vantaggio di accelerare l'adunata dell'esercito; vantaggio sommo.

E ciò perchè la linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo non servirebbe solamente ad assicurare i trasporti militari del versante adriatico. Allacciando internamente la linea Terni-Fuligno-Ancona colla Ancona-Bologna ed accorciando di 46 chilometri l'attuale cammino ferroviario da Fuligno a Sant'Arcangelo e a Bologna, essa potrà efficacemente concorrere nei trasporti militari dal versante meridionale al Po e viceversa, in aiuto della Porrettana e della Faentina, che, non esito a dichiararlo, vi saranno insufficienti.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Ed utilissima, dirò anzi indispensabile, ci sarà questa linea per il caso in cui l'esercito, perduta la linea del Po, debba difendere quella dell'Appennino tra Spezia e Cattolica, avvegnachè io non saprei immaginare che si potesse lasciare libera all'inimico la marcia sul versante adriatico. Io non mi saprei immaginare come non si destinerebbe almeno un corpo d'esercito a difendere a tutta oltranza quelle formidabili e storiche posizioni che si succedono dalla Cattolica a Cagli e all'Esino. Bisognerebbe dimenticare tutti gl'insegnamenti storici delle guerre puniche fino alla nostra campagna del 1860.

Anche l'anno scorso il V° corpo d'armata ha preso appunto questo tema per le sue grandi manovre, e potè constatare di fatto sia la validità di quelle posizioni, sia la necessità di una linea ferroviaria interna in quel territorio.

L'onorevole Bertolè-Viale, difendendo vittoriosamente la linea Parma-Spezia, vi ha convinti colla sua autorevole parola della necessità di quella linea, non solamente come congiungente le fortezze di Spezia e Parma, ma ben anche come linea di approvvigionamento e di gioco strategico per l'ala sinistra della linea di difesa dell'Appennino centrale. Or bene gli stessi criteri sui quali egli si è appoggiato, gli stessi criteri dai quali è partito per la Spezia-Parma, sono applicabili alla Fabriano-Sant'Arcangelo.

Diffatti quale altra può essere la linea di approvvigionamento e di gioco strategico per l'ala destra di quella linea di difesa? E notate, o signori, che l'ala destra è l'ala interna, e che, questa sfondata, il nemico potrebbe camminare direttamente al cuore dello Stato. E se la Parma-Spezia congiunge due fortezze, la Fabriano-Sant'Arcangelo non sarà forse la congiungente interna di Ancona e Bologna?

Per me la linea Fabriano-Sant'Arcangelo è un elemento indispensabile della sistemazione difensiva della nostra posizione sull'Appennino centrale; ne è un elemento indispensabile come la Spezia-Parma e come credo anche l'Aulla-Lucca. Così solamente potremo avere perfettamente organizzato, al punto di vista logistico, questo formidabile baluardo che la natura ci ha dato. A sinistra la Parma-Spezia; al centro la Porrettana, la Faentina e se ne aggiunga presto un'altra; a destra la Fabriano-Sant'Arcangelo e tutte queste rilegate internamente dall'Aulla-Lucca-Firenze-Foligno.

Mi pare quindi, o signori, evidente tutta l'importanza militare di questa nostra linea. Comprendo benissimo che alcuni dei miei onorevoli colleghi si diranno: « ma come mai, se questa vostra linea ha tanta importanza militare, si trova essa in 4ª categoria? Non ci siete che voi che ci avete pensato. E

come non ci ha pensato il Ministero, non ci ha pensato la Commissione di difesa, non ci ha pensato la nostra Commissione? » A queste obbiezioni è facile rispondere.

Le vicissitudini, a cagione delle quali questa linea si trova confinata in 4ª categoria, io già vi ho detto.

Quanto alla nostra Commissione, io capisco perfettamente come e perchè essa non se ne sia occupata. E quando penso alla nostra Commissione, provo davvero la grande meraviglia nel vedere la sua nave reggere e non affondare in questo mare magno procelloso e seminato di scogli; e ne va lode all'abilità del capitano, alla maestria del nocchiero e al valore di tutto l'equipaggio. E quando ci avrà condotti in porto, ben avranno meritato i membri della Commissione e più ancora l'onorevole nostro Presidente, che i loro nomi siano scritti a caratteri indelebili nella storia parlamentare.

Se poi il Governo non pensò a questa linea, è perchè, o signori, non pensò o non stimò di chiedere ad una Commissione competente il vero bisogno militare del paese in punto a ferrovie. (*Mormorio — Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

CORVETTO. Se questa Commissione fosse stata interrogata, essa certamente non solo avrebbe indicato la necessità militare di una ferrovia interna nelle Marche, ma prendendo ad esame, sotto il suo punto di vista speciale, tutto questo progetto di legge, avrebbe potuto consigliare al Ministero e al Parlamento alcune modificazioni, le quali, per nulla pregiudicando alle convenienze politiche ed economiche, e per nulla aumentando la spesa totale, avrebbero adattato meglio la nostra rete ferroviaria alle esigenze militari. Così la Germania si preparava quella rete di strade ferrate, alla quale, come accennava l'altro giorno ancora l'onorevole Gandolfi, essa deve in buona parte i suoi portentosi successi; e così, ammaestrata da terribile esperienza, ha fatto recentemente la Francia, come ogni altra potenza militare.

Nè mi si dica che si è seguito fedelmente il parere della Commissione permanente per la difesa dello Stato: perchè potrei dar prove del contrario. E d'altronde bisognava considerare che quella Commissione, composta d'uomini certamente competentissimi, ultimava i suoi lavori verso la metà del 1871, cioè quando non s'era ancora avuto tempo di ben conoscere e meditare tutta l'influenza che le ferrovie avevano esercitato sui successi e sui rovesci di una guerra non per anco finita, e quando non erano ancora stabiliti i nuovi ordinamenti militari per i quali fu raddoppiata la nostra forza di guerra, e non era ancora fissato il sistema di mobi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

litazione e di adunata. Le quali cose come tutti comprendono, hanno cambiato assai la situazione, aumentato e modificato i bisogni militari in fatto a ferrovie.

Ed eccovi, o signori, spiegato come la nostra linea non sia in prima categoria, e come neppure siano in prima od almeno in seconda categoria la Mantova-Legnago e la Rimini o meglio ancora Cesena-Ravenna-Ferrara, l'Aulla-Lucca, la Roma-Viterbo, la Solmona-Isernia-Campobasso ed altre parecchie linee assai importanti per la difesa del paese, e che stenteremo a veder fatte; ed eccovi anche spiegato i tanti lagni che si sono giustamente sollevati in questa discussione circa all'infelice condizione della rete veneta rispetto alle esigenze militari.

Quella Commissione avrebbe asserito e dimostrato che i due nuovi valici appenninici approvati da questa legge, Spezia-Parma e Pontassieve-Faenza, non basteranno ad assicurare alla mobilitazione ed alla concentrazione dell'esercito di prima linea nella pianura padana quella celerità di esecuzione che ci è necessaria, se non vogliamo correre il rischio di essere prevenuti dall'avversario e vedere così sfruttati tutti gli apparecchi che a quel uopo abbiamo fatto con gravi spese; non basteranno per darci « quella certezza di poter compiere la mobilitazione, la adunata, il rifornimento dell'esercito, per linee interne, per linee coperte e indipendenti che come vi disse ultimamente l'onorevole Marselli ci è indispensabile di avere se vogliamo veramente assicurare la difesa dello Stato, la conservazione della nostra indipendenza, della nostra unità. »

Quella Commissione vi avrebbe asserito e dimostrato come neppure basteranno queste ferrovie nel caso in cui già concentrato il nostro esercito di prima linea nella valle del Po, o già iniziate le operazioni di guerra, un grosso corpo di sbarco nemico minacciasse Firenze, Roma, Napoli, o un altro punto di somma importanza, e le nostre milizie mobilitate non fossero ancora in misura o non fossero in forza da farvi testa, e divenisse quindi necessario di trasportare al di quà dell'Appennino uno o due corpi d'armata in pieno assetto di guerra, e colla massima rapidità, in tre o quattro giorni, prima cioè che il nemico potesse mettere piede a terra e iniziare le sue operazioni aggressive. E così accadrà che per premunirci contro a questa eventualità, sentendoci noi di non avere i mezzi per poter poi provvedere in tempo, ci indurremo a lasciare al di quà dell'Appennino qualche corpo d'armata; e sarà tanta forza che avremo avanti tempo e forse inutilmente sottratta all'esercito principale, al quale potrà accadere ben facilmente,

di doverne amaramente e fors'anche irreparabilmente rimpiangere la mancanza alla prima battaglia.

Non posso e non voglio entrare nei particolari a questo riguardo, sia perchè uscirai troppo dal campo ristretto nel quale ho la parola, sia perchè sarei tratto a dir cose che la prudenza vieta di propalare ai quattro venti.

Io sono convinto senz'altro, e tanto più dopo quanto ha detto l'onorevole Tenani, che mi daranno ragione quelli di voi i quali, tenendo conto della particolare configurazione del nostro paese e avendo presente che, in caso di guerra contro una potenza continentale, più dei due terzi degli elementi per costituire i nostri 10 corpi d'armata, dovranno essere trasportati dalla parte meridionale e centrale alla settentrionale e colla massima rapidità, vorranno porre a riscontro i mezzi ferroviari di cui disporremo, anche dopo costruite le strade ferrate che saranno approvate con questa legge, con quelli di cui dispongono i nostri possibili avversari. L'esercito austro-ungarico può impiegare pel suo schieramento sulla nostra frontiera 5 linee indipendenti delle quali una a doppio binario. L'esercito francese si può portare con 9 linee indipendenti sino al di quà del Rodano e poi con 3 sulla nostra frontiera.

E noi? E noi mostriamo di non comprendere o di non sentire abbastanza come e per la forma geografica d'Italia e per la nostra inferiorità numerica rispetto alle grandi potenze che con noi confinano, sia per noi supremo il bisogno di una rete ferroviaria che soddisfi pienamente alle esigenze militari.

Nè crediate, o signori, che io mi esageri e vi esageri le cose sotto l'impulso dell'interesse del mio collegio. Per me, come per tutti voi, sta anzi tutto l'interesse generale del paese. Queste cose io ho meditate, scritte e pubblicate assai prima che io potessi aspirare all'onore di rappresentare un collegio delle Marche; e d'altronde queste cose vi hanno pure accennato, forse un po' meno crudamente, gli onorevoli Marselli, Gandolfi e Bertolè-Viale, ed oggi ancora l'onorevole Tenani.

Ma mi rimetto in rotaià.

A noi pare, che anche indipendentemente dalla sua grande utilità per la difesa del paese, la nostra ferrovia risponda ampiamente, per meritarsi l'assegnazione alla seconda categoria, ai criteri che il Ministero e l'onorevole Commissione hanno dichiarato aver preso come guida nelle loro decisioni e nelle loro classificazioni.

Essa infatti legherebbe più direttamente che noi sia ora, cioè con un accorciamento di 46 chilometri,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

le Romagne coll'Umbria e con Roma, come lo accennarono l'onorevole Baccarini e l'onorevole Morana nelle loro relazioni, e unirebbe conseguentemente la parte orientale della rete padana colla parte mediana della rete centrale; e l'accorciamento sarà anche maggiore per la progettata linea Rimini-Ravenna-Ferrara. Potrei anche dire che abbrevierà di qualche chilometro il cammino da Bologna a Roma in confronto della stessa Faentina che fu votata.

Essa darà movimento e vita alle dodici piccole città e molte grosse borgate che si trovano nella parte interna della contrada compresa fra la Marecchia e l'Esino; e l'antica ed illustre Urbino, la povera Urbino che fu decapitata da capoluogo di provincia, che si trova fra quei pochissimi capoluoghi di provincia in aspettativa, di cui parlava ieri l'onorevole presidente del Consiglio, non rimarrà esclusa dal beneficio che per questa legge è esteso a tutte le altre città d'Italia, anche a quelle per popolazione e per tutto inferiori ad essa: da un beneficio che le era promesso dal progetto di legge del 1873.

All'importanza, dal punto di vista economico, già accennai; del resto, basta riflettere che in questo territorio passano 4 strade nazionali, 3 che traversano l'Appennino, 1 che le allaccia; e che vi sono 6 strade provinciali di prima classe.

Ora, evidentemente, cotesti lavori stradali non si sarebbero fatti in un territorio che non presentasse grandi risorse naturali. Soggiungo però subito che sono tutti lavori stradali d'antica data, prima dell'era ferroviaria: allora le Marche potevano competere colle altre provincie in fatto di mezzi di comunicazione e quindi nello smercio dei prodotti: oggi invece la cosa è ben diversa. Dell'antica e rinomata floridezza più non resta quasi che il ricordo, e ciò non per altro che per difetto di quei mezzi di trasporto rapidi ed economici che oggidì sono elemento vitale all'attività industriale.

Ora, signori, posto che la linea Fabriano-Sant'Arcangelo abbia importanza economica, amministrativa e militare, come vi ho detto, ciò, del resto, fu autorevolmente affermato dall'onorevole Baccarini nella relazione, colla quale il 18 marzo 1878 qual ministro dei lavori pubblici ci presentava il progetto di legge per nuove costruzioni ferroviarie, e recentemente nel suo discorso del 28 maggio passato; come pure dall'onorevole Morana, nella sua relazione su questo progetto di legge; e così anche dal mio amico, l'onorevole Marselli, che nel suo discorso del 22 maggio, trattando delle linee necessarie ai bisogni militari, ricordava e raccomandava al Governo e alla Commissione questa *derehitta* li-

nea di Fabriano-Sant'Arcangelo. Posto, dico, che sia riconosciuta e incontestata la opportunità economica di questa linea, e la sua grande utilità al punto di vista militare, io non saprei davvero comprendere come il ministro potrebbe ragionevolmente opporsi alla sua trascrizione dalla quarta alla seconda categoria. Forse perchè sarebbe così sorpassata di 4,700,000 lire la somma che egli ha fissato di spendere per le ferrovie di prima e seconda categoria? Ma, e che forse il Ministero o qualcuno di noi, può immaginarsi mai che le cifre che chiamerò teoriche o meglio ancora virtuali di questa legge, non saranno oltrepassate all'atto pratico? Per me, mi contenterei che nol fossero che di una metà!

Ho detto che la differenza non è che di 4,700,000 lire; e difatti, se iscritta, com'è in 4ª categoria, giusta l'articolo 11 del progetto di legge gli enti interessati dovranno concorrere per lire 7,133,000; se trascritta invece in 2ª categoria, il concorso sarà limitato a lire 2,429,000. Cioè la maggiore spesa dello Stato sarà appunto di lire 4,700,000 circa.

Con questa differenza capitale, che nel primo caso la linea non potrà mai essere fatta, perchè mai le tre provincie cointeresate potranno concorrere per 7 milioni e perchè sarebbe il madornale sproposito, in vista dello scopo, il voler costruire questa linea a sezione ridotta od altrimenti sicchè non riescisse atta a grandi trasporti; mentre, nel secondo caso, il contributo delle provincie benchè grave, essendo sostenibile, questa importante linea potrà, nei 20 anni, essere costruita.

E se per ostinarsi il Ministero a non voler modificare di così poco le cifre virtuali arrestate per le prime categorie, la Camera respingerà la nostra proposta, che dovrà dire la nostra provincia di tutte le promesse fatte e rifatte dal Ministero e ripetute dagli onorevoli relatori per questa legge, di voler rispettato il principio della giustizia distributiva? Devo io ricordare a questo riguardo le dichiarazioni solennemente fatte dall'onorevole Zanardelli ministro dei lavori pubblici nella tornata del 6 settembre 1877? E quella scritta nella conclusione della relazione dell'onorevole Baccarini in data 18 maggio 1878, e analoghe dichiarazioni fatte più volte dall'onorevole presidente del Consiglio, e il paragrafo 4 della relazione Morana, e quanto ne disse con criteri così giusti e con parole così persuadenti l'onorevole Grimaldi nel suo splendido discorso del 5 e 6 maggio passato?

Ora, o signori, di tutte quelle dichiarazioni, di tutte quelle promesse che hanno fatto nascere tante speranze, tante giuste aspettative, che ne avrà la provincia di Pesaro-Urbino? Null'altro se non il più amaro dei disinganni!

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Del lauto banchetto non avrà la nostra provincia neppure la più piccola e la più povera delle briciole, perchè, lo ripeto ancora, lasciata in quarta categoria questa ferrovia non potrà mai essere costruita.

In nessuna parte dello Stato, comprese le più aspre e montane e le meno popolate, resterà priva di strada ferrata una così vasta zona di territorio. Non vi sarà altra provincia la quale, in ragione composta della popolazione e della superficie avrà meno di ferrovie. Sapete, o signori, quale sarà la media geometrica dei chilometri di ferrovia per la provincia di Pesaro-Urbino? Sarà di 1,51, mentre la media generale per le altre provincie sarà di 4,56. — Essa resterà coi suoi 37 chilometri di litoranea, che ebbe dal Governo pontificio, i quali, come ho detto, non servono che appena al sesto della popolazione! E questa sarà giustizia distributiva?

Io non voglio fare confronti fra la linea che noi domandiamo e molte altre che furono poste nelle tabelle *A* e *B*, nè in quanto al grado della loro importanza nell'interesse generale del paese, nè in quanto all'osservanza del principio della giustizia distributiva. Benchè io non sia nato nelle Marche, conosco abbastanza per saperli interpretare i sentimenti generosi e patriottici di quella maschia popolazione. I marchigiani non sono capaci di invidiare il bene altrui: essi pongono avanti tutto il bene generale della patria. Ma è ben naturale che dopo non essere mai stati indietro degli altri nei sacrifici d'ogni specie, dopo avere per 19 anni pagato gravissime imposte senza riceverne gli adeguati benefizi (e dico gravissime perchè ivi si paga anche le decime), dopo aver confidato nell'equità e nella moderatezza delle proprie aspirazioni e sulle promesse di giustizia distributiva... dopo tutto ciò è ben naturale, che trovandosi delusi nelle fondate aspettative, vedendosi trascurati nei legittimi desiderii e nei sagrosanti diritti, nasca nell'animo loro amarezza e sconforto!

Ma, o signori, io spero che questo non accadrà. Spero che il Ministero e la Commissione, considerando che la linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo ha tutti i caratteri delle linee principali e soddisfa ad una necessità militare incontestabile, e che d'altra parte la sua trascrizione dalla 4ª alla 2ª categoria non altera che insignificantemente il piano economico di questa legge, non vorremo negare alle Marche quanto ad esse è dovuto. Ad ogni modo noi ci affidiamo alla saviezza ed alla giustizia della Camera.

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Di Carpegna.

Prego di far silenzio, chè la vera maniera di finir presto è quella di far silenzio.

DI CARPEGNA. L'importante discorso dell'onorevole mio amico e collega Corvetto mi ha tolto di mano la massima parte degli argomenti, che io avrei reputato mio dovere di esporre a voi, onorevoli colleghi, perchè la Camera, compiendo un atto della più rigorosa giustizia, avesse potuto provvedere col suo voto ad una inconcepibile lacuna di questo disegno di legge, e dato vita benefica ad intere provincie, che da moltissimi anni, anzi dai primi albori della libertà patria, reclamano almeno un briciolo fra i miliardi spesi e fra quelli da spendere per costruzioni ferroviarie.

Intendo benissimo che nulla di più efficace e di più opportuno potrei aggiungere alle parole del collega Corvetto, ed intendo pure che la Camera debba oramai essere stanca di questo via-vai ferroviario, di questo incrociarsi incessante con vertiginosa varietà di locomotive immaginarie dall'un capo all'altro della penisola, il quale ci occupa da tanti giorni; pur tuttavia io spero che la Camera vorrà per pochissimi minuti prestarmi benevola la sua attenzione.

Quando nello splendido discorso dell'egregio relatore, onorevole Grimaldi, con mirabile fiume di facondia io udii ribadire quegli stessi criteri generali che erano stati l'anima del programma del ministro Zanardelli nella famosa seduta del 6 giugno 1877 (seduta che volò come elettrica scintilla perfino nei più remoti ed inospitali recessi delle Alpi e degli Appennini, e mise nelle viscere della nazione una vera febbre ferroviaria), io grandemente mi confortai. Diceva fra me che questi criteri così nettamente, così chiaramente segnati avrebbero alla perfine stabilito, non la speranza soltanto, ma una fiducia assoluta che i desiderii legittimi della regione marchigiana, e specialmente della dimenticata provincia di Pesaro ed Urbino, sarebbero stati una buona volta soddisfatti.

Una frase felice dell'onorevole Grimaldi mi risuona ancora all'orecchio: deve il Governo, deve la nazione, egli vi diceva, o colleghi, deve venire in aiuto di quei disgraziati *monopoli*, che potrebbero chiamarsi *monopoli di povertà*, per cui alcune delle regioni italiane non potranno mai provvedersi colle loro risorse isolate di quegli stessi benefizi che altre regioni ottennero, o possono man mano ottenere? Ebbene, questo è il caso, o signori: di tutte le provincie dell'Italia centrale, la provincia di Pesaro ed Urbino è la sola (notate bene, *la sola*; non temo di esse smentito) che nulla abbia avuto, nè sui due miliardi e mezzo fin qui spesi dall'Italia nuova per costruzioni ferroviarie, nè sugli altri due miliardi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

colla coda, che dovranno spendersi in seguito all'approvazione di questo disegno di legge. Vi disse l'onorevole mio amico Corvetto che i 36 chilometri marittimi ce li ha dati il Pontefice prima del 1860. Questi chilometri marittimi non rappresentano, tra Cattolica e Fano, che una pura linea di confine, inquantochè la provincia di Pesaro ed Urbino si stende ampiamente nell'interno del versante adriatico appenninico, e non giovano affatto a sviluppare i commerci di quelle località. L'unica regione poi dell'Italia centrale, anzi permettete che aggiunga dell'Italia continentale, la quale trovasi meno di tutte le altre favorita in questo grosso progetto, che vi piacque chiamare *completamento* ferroviario del regno, è appunto la regione marchigiana. Ed è agevole il dimostrarvelo. Voi avete votato tre o quattro giorni fa le linee di congiunzione tra San Benedetto ed Ascoli, e quella tra Macerata e Albacina; se non prendo equivoco, 45 chilometri in tutto; e le avete votate perchè con esse si congiungevano capoluoghi di provincie tuttavia mancanti di allacciamenti colle ferrovie già costruite; eppure tuttavia avete avuto perfino lo scrupolo, per non turbare l'armonia finanziaria (voi dicevate) di questo disegno di legge, di scostarvi per esse da quelle basi di eguaglianza distributiva che le avrebbero poste alla pari con molti degli altri capoluoghi di provincia, anzi, quasi con tutti, più fortunati davvero dei due capoluoghi delle Marche.

Infatti, mentre gli altri si ebbero o si avranno una ferrovia costruita tutta a spese dello Stato, Macerata ed Ascoli ne avranno sì una, ma ponendosi le mani in tasca, e valendosi di un contributo provinciale.

Dunque, egregi colleghi, oltre queste due linee le Marche null'altro potranno attendersi in questo colossale banchetto ferroviario, se la linea Fabriano-Sant'Arcangelo restasse nella quarta categoria, dove al Governo piacque collocarla; poichè è assolutamente impossibile, viste le condizioni finanziariamente poverissime di quelle provincie, che esse si sobbarchino a così ingente contributo superiore alle loro forze. La ferrovia nostra pertanto non sarà mai costruita, o se lo sarà, la vedranno soltanto i nostri nepoti, seppure la vedranno.

Portate dunque in quella categoria che le spetta, la linea Fabriano-Sant'Arcangelo, ed avrete compiuto un atto di giustizia distributiva. Infatti, nella seconda categoria debbono prendere posto quelle ferrovie che hanno spiccati caratteri *interprovinciali*. La ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano ha carattere interprovinciale, anzi interregionale. Non potranno negarcelo davvero nè l'onorevole ministro, nè la Commissione; perchè appunto essa

serve agli interessi di tre provincie almeno. Con una percorrenza di 112 chilometri, facendo una diagonale perfetta nel triangolo, Fabriano-Falconara-Rimini vi trasporta maravigliosamente a un tratto nel bel mezzo dell'Umbria, nelle vicinanze della capitale il commercio romagnolo, senza spostarlo per una terza volta (è francamente un po' troppo) a danno della regione marchigiana dal versante adriatico dell'Appennino al versante mediterraneo. Dissi una terza volta, onorevoli colleghi, e dissi il vero; ponete mente che questo commercio già una prima volta passò l'Appennino coll'esistente linea Bologna-Pistoia; lo ripasserà la seconda colla Faenza-Pontassieve, da voi votata or sono pochi giorni; ed è pronto a valicarlo la terza volta, quando sia costruita quella nuova linea importantissima, che noi affrettiamo certo coi nostri più vivi desiderii. Ma non permettete che questo si compia con danno d'altre provincie sorelle; date a noi almeno un equo compenso; fate in modo che questo commercio seguiti a correre, almeno in parte, a beneficio della regione marchigiana, sempre in tutti questi tre casi dimenticata, ingiustamente dimenticata.

E la linea Sant'Arcangelo-Fabriano non passa già in mezzo a dirupi inospitali, in mezzo a terreni franosi e spopolati, o sulle vette dell'Appennino coronate soltanto da foreste d'abeti o di faggi; nè si contenta di dar vita a più o meno grosse borgate dell'Appennino e tali che sentendole nominare vi trovereste forse obbligati per averne idea più precisa, d'andare in biblioteca a cercare il dizionario geografico. Niente di tutto ciò, onorevoli colleghi; la linea Sant'Arcangelo-Fabriano nei suoi 112 chilometri dà vita e pane a circa 200 mila abitanti, secondo i calcoli statistici i più esattamente studiati. Infatti la linea Sant'Arcangelo-Fabriano si parte poco prima della valle del Marecchia, e quivi passando sul territorio della repubblica di San Marino si fa centro del commercio di due importanti mandamenti dello storico Montefeltro, ricchissimo di prodotti naturali, quali le sue miniere di zolfo, di travertino e ligniti, i suoi boschi di alto fusto, ancora pressochè intatti e non utilizzati per mancanza di facili comunicazioni, e quindi passando sulla valle del Conca dà vita a parecchi comuni ricchi di vita agricola e di commercio di bestiame; valica poscia nella valle del Foglia ed incontra la classica città di Urbino.

E qui, o signori, permettetemi una affettuosa parentesi.

La classica città d'Urbino patria di Raffaello e di Bramante, nell'infelice solitudine delle sue montagne celebri per l'arte e per l'ospitalità, attende

fiduciosa da voi un qualche compenso ai moltissimi danni sofferti, ai molti sacrifici sostenuti per conservare integre le sue splendide tradizioni, senza mai nulla chiedervi, e quindi senza aver mai avuto nulla.

E giova qui ricordarvi ancora una volta ciò che vi ha detto il mio amico l'onorevole collega Corvetto, cioè che fino al 1860, il Papa, che pure rispettava almeno nelle forme certe tradizioni storiche, aveva conservato ad Urbino per sei mesi dell'anno la sede della delegazione provinciale. E quando il nuovo regno dovette dar nome alle nuove provincie, si guardò bene dal togliere alla provincia l'antico duplice appellativo e rimase perciò chiamata la provincia di Pesaro ed Urbino.

Consentite dunque che la città di Urbino sia da voi rappresentanti della nazione considerata come capoluogo morale di provincia e che abbia almeno, a differenza di quelli che lo son tuttavia materialmente e per la maggior parte dei quali fu decretata, o costruita fin qui una ferrovia a carico assoluto ed intero dello Stato, che abbia almeno, dico, la possibilità d'averne una quale che sia, ma che ne abbia una, anche dovendo pagare di suo, ma con aggravio che le sia possibile e tollerabile.

Qualche giorno fa portando lo sguardo sopra un quadro sinottico nel quale erano registrate le cento città italiane, quelle città che portai impresse nel mio cuore giovanile fin dal 1859 e furono oggetto ed affetto dei canti patriottici di nostri poeti; ebbene di quelle città non ve ne ha che una sola la quale ad onta di questo disegno di legge, rimarrebbe ancora priva di comunicazione ferroviaria; e quest'unica città è Urbino. A voi, onorevoli colleghi, i commenti.

Continuo per brevi istanti ancora il percorso di questa nostra linea, e chiudo la parentesi. Siamo giunti ad Urbino, proseguiamo. Dopo Urbino noi entriamo nella larga e fertile vallata Metaurense. Lì troviamo sei centri importanti di popolazione, Sant'Angelo in Vado, Urbanis, o l'antico Castel Durante, Fermignano, Fossombrone, Cagli e Cantiano; e quindi da ultimo nella valle del Cesano, Pergola, Arceria e Sassoferrato. Onorevoli colleghi, questa enumerazione di città mi pare sufficiente da sè stessa a dimostrare che non è un piccolo interesse statistico ed amministrativo che noi difendiamo difendendo la linea Sant'Arcangelo-Fabrizio. Nè io voglio tediarevi più oltre.

Farò però un'altra considerazione, mi preme di farla. Questa linea mi pare che abbia appunto quel prezioso carattere di trasversale che si rinviene in quasi tutte le ferrovie francesi, carattere che serve mirabilmente al maggiore e più facile sviluppo dei

commerci locali, e lo sviluppo di questi non avviene soltanto a beneficio di quei paesi dove essi si creano, ma bensì a beneficio di quei paesi dove si riflettono e dove si espandono. Infatti la linea Sant'Arcangelo-Fabrizio costituisce appunto quell'arteria trasversale adriatica di cui noi tuttavia difettiamo; ed è la naturale prosecuzione della Ravenna-Rimini-Ferrara pel congiungimento del Veneto con Roma con un abbreviamento di ben 45 chilometri; ed ha il suo logico proseguimento colla Macerata-Albacina e va a congiungersi dalla parte meridionale col resto dell'Italia orientale senza valicare l'Appennino.

E qui mi permetto d'invocare per un momento l'autorevole parola dell'onorevole collega Baccarini, il quale, in un telegramma alla società operaia di Sant'Arcangelo, reso di pubblica ragione, promise favore per quest'importantissima linea secondo le vive aspirazioni di quei cittadini.

E potrei dirvi ancora, onorevoli colleghi, che la linea romagnola, partendosi da Bologna, conserva appunto fino a Sant'Arcangelo il suo prezioso carattere interno con vantaggio grandissimo di quella fertile pianura; e quindi colà appunto devia ed assume il carattere di linea litoranea fra quelle che possono dirsi linee di mero transito, che solo servono a viaggiar presto, e non giovano punto ai commerci delle contrade che traversano, appunto perchè non ricevendo i prodotti se non da una parte sola, hanno dall'altro lato il mare che fa loro fortunatissima concorrenza.

E col promuovere una buona volta la produzione della nostra ricchezza montana fin qui quasi inesplorata e lo scambio di essa colla ricchezza marittima non sappiamo noi quale sorgente di benessere economico possa in avvenire formarsi a vantaggio della intera nazione. E noi non foriamo già l'Appennino; anzi, seguendolo nei suoi meno aspri e meno difficili contrafforti, noi formiamo, come già vi accennava, quella arteria adriatica di vita interna, che è tuttavia un desiderio e che solo ha raffronti sul versante mediterraneo dell'Appennino nelle due linee toscane l'Aretina e la Senese.

Ma due sono le obiezioni che già sento farmi. Siete giunti troppo tardi: noi non vogliamo spostare l'armonia finanziaria del progetto con aumenti di spesa. Ad entrambe queste obiezioni rispose già vittoriosamente l'onorevole collega Corvetto: quindi aggiungerò solo per mio conto pochissime considerazioni.

Noi non siamo giunti troppo tardi. Mi basterà ricordarvi un fatto nostro; perchè credo che non dobbiamo, nè possiamo dimenticare quei fatti che ci appartengono. Nel 1878, nel mese di giugno, se

non erro, tutti gli uffici della Camera, o quasi tutti, votarono ordini del giorno nei quali si raccomandò la linea Sant'Arcangelo-Fabriano alla Commissione parlamentare. Se dunque c'è il fatto innegabile che quasi tutti gli uffici nelle loro discussioni, un anno fa, hanno parlato di questa linea, come potete venirci a dire ora che siamo giunti troppo tardi? Come ancora; anche se noi fossimo giunti con una giusta proposta all'ultim'ora, non si potrebbe dire per ciò di esser giunti tardi, poichè non ha detto ancora la sua sovrana parola il Parlamento. Ho voluto aggiungere questa semplice osservazione a quanto vi disse, facendovi la storia particolareggiata della linea, l'onorevole Corvetto.

In quanto alla questione finanziaria tutta la spesa si riduce a 4,800,000 lire in 20 anni, quindi a poco più di 200 mila lire all'anno da aggiungersi nel bilancio dello Stato. Ora francamente io vi dico: se da un lato abbiamo un immenso beneficio per quelle popolazioni che sommano a 200 mila cittadini italiani; se abbiamo un dovere di giustizia distributiva da compiere indiscutibile; se questa linea ha veramente carattere interprovinciale, anzi interregionale; se con essa noi avviciniamo l'Alta Italia alla capitale del regno con notevole accorciamento, vi pare proprio che sia tanto enorme questa spesa, tanto colossale questo sacrificio di 200 mila lire annue per lo Stato da non invocare per sè una coscienziosa e legittima eccezione? Onorevole relatore Grimaldi, voi che tanto generosamente vi scagliaste contro i monopoli di povertà, consentirete dunque che essi siano eternamente perpetuati soltanto rapporto ad una provincia del regno? Sol perchè a piccolissima spesa dovrà andarsi incontro, oggi che trattasi di miliardi?

E qui ho finito, in quanto che non voglio abusare della benevola attenzione della Camera, della quale veramente io debbo ringraziarla. Soltanto, non per invadere un campo nel quale io sono affatto incompetente, e che è stato così pienamente percorso dal mio onorevole amico Corvetto, ma perchè mi è caro chiudere queste brevi parole, che spero, anzi ho fiducia, avranno avuto un'eco nell'animo di voi tutti, con un importante ricordo storico, io vi dirò che i nostri vecchi romani (e ne sapeano) quando vollero già trasportare con *sicurezza* e *velocità* dal Tevere al Rubicone, da Roma nelle Gallie le loro vittoriose legioni, si servirono di un certo tracciato di strada che prese nome dal console Flaminio; ed è quel tracciato appunto che oggi invoca da voi, dopo tanti secoli, di essere rivivificato dalla civiltà nuova col fischio della locomotiva. (*Bravo! — Molti deputati si congratulano con l'oratore*)

**ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE
DEL DEPUTATO TOALDI AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.**

PRESIDENTE. Do lettura di una interrogazione rivolta al ministro dei lavori pubblici: « Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sui ritardi che si frappongono alla riattivazione dell'orario normale della ferrovia Roma-Firenze. »

Toaldi.

Chiedo all'onorevole ministro, se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Dopo la votazione di questa legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro propone che sia svolta la sua interrogazione dopo la votazione a scrutinio segreto della legge che stiamo discutendo.

TOALDI. Se all'onorevole ministro Mezzanotte non tornava gradita la modesta mia interrogazione, egli poteva dirmelo francamente, chè io sarei stato pronto a ritirarla, poichè trattandosi di ministro amico il sacrificio del silenzio sarebbe stato ben lieve per me. Ma dirmi che risponderà dopo finita la discussione sul disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, mi pare qualche cosa di simile al famoso permesso di tagliare il ghiaccio della Laguna, dato nel giugno 1831 dal Governo austriaco ai Veneziani i quali ne avevano fatto domanda nel precedente mese di gennaio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se si contenta di una mia dichiarazione, allora questa interrogazione può esaurirsi subito. Domani sarà pubblicato l'orario.

Se poi si trattasse di discorrere intorno alla questione degli orari, siccome questa è una questione interessante e molto complicata, allora io proporrei che si rimandasse dopo la discussione di questa legge per non ritardarne il corso.

TOALDI. Io diceva solamente al signor ministro che noi riceviamo le corrispondenze dalla linea Firenze-Roma un'ora e mezza dopo che è chiusa la valigia, mezz'ora dopo la partenza del treno Roma-Firenze, e siccome la partenza del treno da Roma viene anticipata di un'ora, così domanderei, per analogia di trattamento, che le corrispondenze arrivassero un'ora prima dell'orario attuale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domani sarà pubblicato l'orario.

PRESIDENTE. Dunque è bell'è esaurita la sua interrogazione, non è vero?

TOALDI. Stando così le cose, mi dichiaro soddisfatto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. Sta bene.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Mariotti.

MARIOTTI. Il mio discorso, signori, costerà alla Camera non più di 50 lire. (*Oh! oh!*) Non mi fa meraviglia il sentire degli *oh!* Dovete sapere che la stampa di ogni discussione parlamentare, per certi studi che ho fatto io, costa, ragguagliatamente, 800 lire, cioè 200 lire all'ora, 50 lire ogni quarto d'ora, ed un quarto d'ora solo io voglio parlare. (*Ilarità*)

Non sarei disceso da quella altura serena (*L'oratore accenna il banco della Presidenza*) per salire in questa, se non fosse mio debito levare la voce in difesa della ferrovia da Sant'Arcangelo a Fabriano.

Mi ricordo di aver letto nelle opere di Giorgio Washington, che sono nella nostra biblioteca della Camera, una lettera scritta da lui ad un nipote eletto di fresco deputato al Congresso americano. Il grande Washington dava consigli al nipote, e gli diceva: nell'assemblea parlate raramente, e nelle cose di maggiore importanza, ma quando trattasi degli affari dei vostri elettori parlate sempre. (*Ilarità*)

Qui si tratta, o signori, degli affari appunto dei miei elettori non solo, ma dei miei concittadini, delle Marche mie, per le quali ho il più grande affetto; trattasi, o signori, di una strada che comincia dalla provincia dove nacque Maurizio Bufalini, nome che io non posso pronunziare senza commozione, penetra in quella dove nacquero Rossini e Raffaello, e si inoltra dove nacque Bartolo da Sassoferrato per giungere all'industriosa città di Gentile da Fabriano.

Io non richiamo alla memoria questi nomi perchè essi sieno un titolo per invitare la Camera a votare una via ferrata; ma certo sono indizi della vigoria grande di quelle popolazioni nelle quali se non possono nascere tanti uomini grandi, vi è però forza di mente, di cuore, e di mano per cooperare anch'esse alla grandezza dell'Italia. (*Bene! Bravo!*)

Aveva accozzato anch'io molti argomenti in sostegno di questa via. Ma che volete! Prima di me ha parlato l'onorevole Corvetto e poi tanto bene l'onorevole Carpegna. L'onorevole Corvetto era incaricato da noi di sostenere questa linea, e l'ha fatto con tanto splendore di sapere, che a me medesimo ha fatto meraviglia per la novità degli argomenti che ha addotti. Quando io ho udito l'onorevole Corvetto parlare di questa strada con argomenti tratti dall'arte della guerra, di cui egli è maestro, ho detto fra me: è impossibile che la Camera non voti questa strada mettendola nel posto che le spetta.

Come? Pochi giorni fa il Parlamento votò una strada che da Faenza andava verso Firenze, ma l'ha

fatta torcere per ragioni di guerra da quella grande ed infelice città, perchè così imponeva il pensiero della difesa del nostro paese. E non voterà questa? Non la metterà nella seconda categoria? L'onorevole Corvetto vi ha addotto tanti altri argomenti e dopo di lui ve n'ha addotti tanti altri l'ingegnoso amico Di Carpegna, che proprio non so che cosa mi rimanga a dire. Ma sapete che mi resta? Mi resta d'invitarvi a richiamare agli occhi della mente quella carta grande che è nel corridoio nel nostro palazzo, quella carta dove sono disegnate tante strade ferrate. Voi la vedete attraversata da linee diritte e flessuose dappertutto segnate con colori neri, per vedere dove sono le strade fatte, e con altri colori per conoscere quelle che si debbono fare. Or bene, nel bel mezzo di essa vi è una estesa contrada, che pare un deserto; in quel deserto, signori, noi vogliamo una strada ferrata. (*Bravo! Benissimo!*)

Un altro pensiero, o signori, con dolore voglio manifestarvi. Ponete mente a quelle provincie. Quelle provincie, o signori, sono malcontente ed inquiete; lo dico con rapidità. Studiatene le cause, rimuovetele ad ogni occasione che vi si presenti, imperocchè se col rimuovere le cause non si rimuovono tutti gli effetti, certo è però che si vanno menomando.

Vorrei che anche quelle provincie fossero un giorno contente, come sono le altre. Esse sono state neglette. È colpa forse la discrezione nel chiedere? Esse sostengono molte istituzioni a loro spese, mentre veggono in molte parti d'Italia simili istituzioni conservate a spese dello Stato; esse hanno di sovente nell'animo grandi timori perchè ministri di ogni tempo, forse più impetuosi che consigliati, hanno proposto leggi per distruggere altre istituzioni governative, che a quelle popolazioni sono care.

Io dico: si lasci questo metodo, perchè mentre noi qua dentro siamo persuasi che certi disegni di legge non sono approvati, nelle popolazioni fanno nascere, e con ragione molti timori...

Voci. Bravo! È vero! verissimo!

MARIOTTI... e Baconè dice « che al male c'è un termine, ma al timore non ce n'è nessuno. » (*Bravo!*)

Il disegno di legge delle ferrovie ha suscitato ardenti desiderii e non meno grandi speranze. Petizioni da ogni parte sono state presentate alla Camera mandate da provincie, da comuni, da società operaie. Non so quante io ne abbia raccomandate per l'urgenza. Se in questo disegno di legge ci fossero soltanto le strade ferrate maggiori, che importano alla patria, le mie popolazioni sarebbero contente che i loro rappresentanti le vo-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

tassero, imperocchè quelle vie di ferro sono le spranghe dell'unità italiana. (*Bene! Bravo!*) Ma quando da ogni parte si vedono provincie contente, solo quelle terre devono essere le terre sconsolate?

Ritornando, signori, ai nostri paesi, che cosa potremo dire? Volete che noi invitiamo quelle popolazioni a far dei paragoni, a fare dei conti? Eh! signori, il giorno che in una famiglia di molti fratelli, qualcuno osa di conteggiare, quello è il principio della divisione del patrimonio, o almeno di una discordia che difficilmente finisce, ed io non voglio suscitarsela nè pensarci. (*Bravo!*)

La ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo è in un sepolcro, vale a dire, dove sono tutte quelle della quarta categoria. A quelle popolazioni se si dicesse: contentatevi di quello che dà il Governo per questa categoria, esse risponderebbero malinconicamente: non possiamo farla; dobbiamo pagare troppo per le altre, non ci resta nulla per fare la nostra!

Rendetela possibile, o signori, mettetela al posto che le spetta; il Ministero e la Commissione dicano a questa sciagurata: *Lazare, veni foras*.

Noi delle Marche siamo pochi, o signori. Io più volte ho udito dire nel mio paese: ma perchè non vi riunite voi insieme? Ed io ho risposto: disgraziatamente qualche volta nella Camera è succeduto di vedere spuntare il regionalismo mediante i suoi rappresentanti; la gloria delle Marche, mi piace di poterlo dire, la gloria delle Marche è questa, che nella Camera non si è potuto dire mai: v'è una deputazione marchigiana.

Voci. È vero!

MARIOTTI. Si dice, signori: che importa mettere questa strada fra le altre? Strade non se ne faranno! Un momento, signori: che cosa è codesto progetto? Un catalogo di strade ferrate? Or bene, io dico, facciamolo compiuto questo catalogo, mettiamoci anche quella che appartiene a noi e che è giusto che ci stia. Ma si faranno. È impossibile che questa promessa, che è una legge, non sia effettuata.

Lunga promessa coll'attendere corto non può essere il programma di un Parlamento. Può essere il programma di un Guido da Montefeltro, ma quando si fece frate. Non lo poteva dire che un frate, non lo poteva ascoltare che un Pontefice. (*Bravo!*)

Sì, si faranno queste strade, signori. Se ne son fatte altre nei tempi, in cui l'erario dello Stato era in cattive condizioni, dai 60 ai 70 milioni ogni anno.

Io prevedo anzi che si accrescerà questa somma di 60 milioni. Lo vedremo nei bilanci, quando massimamente nelle popolazioni saranno accresciute le

speranze; le quali, dopo votata questa legge, si vorranno vedere effettuate.

A me dunque, signori, non resterebbe che farvi una preghiera. Mi rammento di aver veduto da giovanetto una piccola incisione rappresentante Belisario povero e cieco. Sotto c'era la scritta: *dote obolum Belisario*. Votate, signori, questa strada marchigiana. Ma una preghiera io non la debbo fare; io debbo chieder giustizia, e la Camera son certo che la renderà. Io spero che questa legge farà meno malcontenti che sia possibile. Contenti tutti non possono essere.

Ma giacchè veggo che piace il latino (*Si ride*) io finisco il mio dire con una sentenza biblica. Vorrei che l'Italia dicesse del Parlamento: *Esurientes implevit bonis et divites dimisit inanes*. (*Viva ilarità — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*)

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Baccarini. (*Rumori — Conversazioni*)

Onorevoli colleghi, vediamo almeno se si finisce questo emendamento.

Prego di far silenzio un momento. Vediamo di andare innanzi perchè oggi si è fatto poco cammino.

BACCARINI. Dopo lo sviluppo che ha preso la discussione di questa linea per merito dei tre precedenti oratori, io non farò perdere che cinque minuti alla Camera, non rientrando più nell'esame analitico dei pregi che l'accompagnano indubitatamente. Pure associandomi in genere a quanto esposero in proposito gli stessi oratori, io sono tratto, mio malgrado, ad abbassare di un punto la loro domanda, nell'intendimento, di che spero che essi medesimi vorranno tenermi conto, di rendere più facile l'adempimento dei comuni desiderii. Premetto intanto che, se Ministero e Commissione si sentissero disposti ad accogliere la linea nella seconda categoria, nessuno più di me si sentirebbe soddisfatto, tanta è la mia persuasione sull'importanza della linea medesima. Ma, signori, nel dubbio che Ministero e Commissione siano per rispondermi, che essi non si sentono ormai più di rientrare nella questione delle linee di grande comunicazione, dopo i voti della Camera sugli ordini del giorno che riguardavano la Forlì-Arezzo e l'Adriaco-Tiberina, io mi limiterò a pregare Ministero e Commissione di voler considerare la linea di Sant'Arcangelo per Urbino a Fabriano almeno sotto l'aspetto della sua importanza interprovinciale. Sotto quest'aspetto ho l'opinione che poche siano le linee che hanno trovato o troveranno posto nelle tre prime categorie della legge in discussione, le quali possano superarne l'importanza.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Io non entro in confronti che non avrebbero ragione di essere, perchè, in ogni caso, avrebbero il torto di diventare odiosi; mi farò pago invece, di pregare Commissione e Ministero, e la Camera insieme, di por mente che questa linea, la quale ha 112 chilometri all'incirca di sviluppo, partendo da Sant'Arcangelo, tocca la repubblica di San Marino, ed i mandamenti del Feltrese, Pennabilli e San Leo in val di Marecchia; nella vallata del Conca trova i comuni di Montegrimano, di Montecerignone, di Morciano; nella vallata del Foglia, Macerata Feltria, Tavoleto e Mondaino. Passa sotto la città di Urbino, ex-capoluogo di provincia, o capoluogo di provincia in aspettativa, come disse l'onorevole presidente del Consiglio, e intorno ad Urbino, interessate direttamente a questa linea, si trovano le città di Fossombrone, di Cagli, di Pergola, di Sant'Angelo in Vado, di Urbania e di Fermignano; poi vengono Sassoferrato, Arcevia e Fabriano.

Questa semplice enumerazione credo che basti per essere una dimostrazione evidentissima della importanza della linea sotto il suo aspetto interprovinciale: circa mezzo milione di popolazione si trova direttamente interessato.

La linea ha 112 chilometri di lunghezza, e quando non fosse compresa in veruna delle tre prime tabelle, nessuno potrebbe mettere in dubbio che sarebbe forse la prima della quarta categoria.

Ora, signori, l'onorevole Corvetto disse, se ben ricordo, che non sarebbe stato possibile per le provincie interessate di sostenere il grave carico che lor verrebbe imposto colla costruzione di queste linee, calcolando sul sussidio della quarta e forse anche della terza categoria. Se fosse lasciata questa linea nella quarta categoria, sono persuasissimo che il sussidio non basterebbe, altrimenti non avrei preso a parlare per tentare di farle fare un passo. Sono altresì persuaso che gravissimo carico avrebbero le provincie se la linea fosse posta in terza categoria; ma credo che costruendola col sistema economico, i 24 milioni del costo presunto potrebbero, secondo me, ridursi a sedici od in quel turno. Ridotta la spesa a tali proporzioni, io penso che quelle provincie potrebbero, ma con grande sforzo, sobbarcarsi a sostenere la propria parte di spesa in 10 anni, come è stabilito in questo disegno di legge.

Prego il ministro e la Commissione di voler considerare che la differenza tra il concorso che lo Stato darebbe nella quarta categoria, e quello che darebbe nella terza, non è cosa così grave per la quale si debba dare un rifiuto assoluto alla elevazione di un grado, locchè renderebbe veramente impossibile la costruzione della linea. E poichè questa linea,

come ora si trova, appartiene ad un complesso di 1300 chilometri, si potrebbe sottrarre da questa lunghezza la parte equivalente che ad essa corrisponde, e così non turbare affatto l'economia finanziaria della legge.

Terminerò con una calda preghiera al Ministero ed alla Commissione.

Se la Commissione ed il Ministero non potranno accondiscendere, come vorrei che potessero, alla domanda dei tre oratori precedenti, vale a dire di accogliere in seconda categoria la linea Fabriano-Sant'Arcangelo, vogliano almeno darle posto in terza. Non ne farò nemmeno la proposta direttamente, preferendo di pregare Ministero e Commissione a farla essi stessi, questo parendomi il vero modo di accreditare veramente la proposta in discorso. Certo è che con questa concessione il Ministero farà un atto altamente politico e in ogni caso farà un atto di segnalata giustizia.

PRESIDENTE. L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

FINZI. Io imprendo a parlare con dolore, temo di finire con rancore. Se io potessi tacermi, in questa circostanza, confesso che sarei lietissimo; se io potessi rivolgere una domanda al Ministero ed alla Commissione, e sapere se, scossi, convinti dai validi argomenti prodotti dai preopinanti, si sono persuasi che la linea Fabriano-Sant'Arcangelo merita di essere costruita e di essere posta nella tabella B, io sarei lietissimo di tacermi; ma mi pare che neppure un accenno da parte loro mi lusinga di tanto conforto. (*Si ride*)

Innanzi tutto mi è d'uopo raccogliere alcune parole dell'onorevole Baccarini. Egli ha detto: ma potreste fare la linea Fabriano-Sant'Arcangelo a sistema ridotto.

BACCARINI. No.

FINZI. Sono entrato nell'Aula mentre mi pareva dicesse così.

Voci. A sistema economico.

FINZI. Ad ogni modo taglio corto su quest'argomento.

Io posso assicurare la Camera che la linea Fabriano-Sant'Arcangelo, non verrà costruita se non verrà collocata in seconda categoria. Io conosco le condizioni economiche della provincia che è principalmente chiamata a contribuire a questa costruzione, cioè la provincia di Pesaro. Vi concorrono tre provincie, ma quella di Pesaro vi entra per oltre sette decime parti.

Or bene, o signori, le condizioni economiche di quella provincia non le permettono di assumersi tanto onere. Basterebbe dirvi, ed il Governo lo sa più di tutti, che non ha guari ha dovuto completare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

una passività di 800,000 lire colla Cassa dei depositi e prestiti, e vi fu autorizzata dal Governo naturalmente, per riparare ad urgenti bisogni suoi a cui non poteva provvedere mediante le risorse del suo bilancio.

Or bene sapete a che punto condurrete quella provincia? La condurrete ad una situazione piena di scissure, piena di conflitti. Quando fosse approvata la linea Fabriano-Sant'Arcangelo in terza categoria, si urterebbero tutti gl'interessi interni, le resistenze delle necessità economiche contro l'ansietà dell'esecuzione d'una ferrovia da cui si attendono benefizi inestimabili. Per fatto mio auguro che la Camera, se non vuole consentire a collocarla in seconda categoria (e non per intendimento mio personale, chè credo di farmi interprete della situazione morale di quella provincia), auguro, dico, che la Camera allora rinunci a prestare qualunque attenzione a questa ferrovia; ve lo dico sinceramente, tanto sinceramente che parlando qui dinanzi a voi, e dinanzi al paese, sarebbe troppo grave la responsabilità che io prenderei su di me se non sapessi di essere cosciente ad augurare il bene.

Ora, o signori, come mi atteggio io, chiamato alla bara come noi tutti deputati, e ad uno ad uno, chiamati a pronunziarci su questa indigesta congerie che non possiamo inghiottire cumulativamente? Si tratta d'interessi spezzati, d'interessi sminuzzati, d'interessi che riguardano ogni parte d'Italia, e noi dobbiamo preoccuparcene tutto ad un tratto, noi dobbiamo subire questa enorme fatica senza riposo? Quando mai venne davanti a noi un mostruoso progetto di questa natura? Quando ci venne un progetto di legge meno appoggiato da direttivi criteri? Quando ci venne meno assolutamente affermato nell'opinione e nella volontà del Governo ed in quella della Commissione parlamentare?

Ad ogni tratto, ogni giorno noi vediamo un mutamento.

Ebbene, che cosa significa tutto questo? Significa fiacchezza di volontà, debolezza di studio, impossibilità umana, infine, di potere in tanto agglomeramento di cose avere idee nette, chiare, positive, e sovra esse sfidare tutte le opposizioni possibili. Dove vado io? Forse vado a recriminare contro influenze prevalenti, contro accordi fermati? Vado a rompermi col cuore e colla mente contro un lavoro segreto, intimo, per cui vedo trionfare determinati interessi inferiori, sovra interessi maggiori che dovrebbero essere raccomandati dalla volontà nazionale? Io ho paura di me a parlare in questo istante, ve lo giuro; ne ho paura.

Ho paura di essere io il primo a svelare, a mani-

festare questa insidia alla concordia italiana, questa prima aggressione che viene fatta agli interessi veri, nazionali, questo primo tizzone di discordia che entra in mezzo alla volontà nazionale, che entra in mezzo alla nostra unità... (*Rumori vivissimi a sinistra e al centro*) Sissignori.

Una voce. La mettete voi la discordia.

FINZI. (*Con forza*) Non aggiungete una parola. (*Nuovi rumori*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Onorevole Finzi, la richiamo a quella moderazione di linguaggio...

FINZI. Non ho detto nulla da meritare di essere richiamato dal signor presidente: non ho parlato che dell'interesse del paese.

PRESIDENTE. Tutti quanti, onorevole Finzi, tutti facciamo l'interesse del paese.

FINZI. Finora non ho accennato...

PRESIDENTE. Onorevole Finzi, non susciti, la prego, le passioni nella Camera.

FINZI. Io ho detto che temo me stesso, e crederei che veramente tutti... (*Rumori a sinistra e al centro*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Ma, onorevole Finzi, via! Ascolti con rassegnazione le parole, le preghiere che le rivolgo.

FINZI. L'hanno voluto. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Onorevole Finzi, la prego, si calmi.

FINZI. Mi calmo, e vengo a parlarvi argentinamente. (*ilarità*)

Una voce. Alla nostra linea!

FINZI. Sapete di che si tratta in tutto e per tutto? La volontà del Ministero, la volontà della Commissione si è già a sufficienza dimostrata a concedere il collocamento di questa linea in terza categoria. Io credo che fin là sono disposti ad arrivare. Ma ridotta a questi termini (mi piace di mettere le cose in sodo), ridotta la questione a questi termini, la differenza di due milioni e mezzo che lo Stato deve mettere addosso ad una provincia impotente a sopportare un tal peso, o deve serbare sopra di sé, questa differenza di due milioni e mezzo per assicurare l'esecuzione della linea... dirò due milioni e quattrocentodieci mila lire, perchè l'onorevole Perazzi che ci tien molto alla precisione delle cifre, mi guarda; ma io invece colle cifre ci sto poco bene insieme.

MAZZARELLA. Si vede. (*Si ride*)

FINZI. Dunque si tratta di due milioni e mezzo circa.

Ora è egli possibile, per soddisfare a tutte quelle esigenze che vi sono state manifestate d'ordine eminentemente militare, di ordine eminentemente interprovinciale, anzi regionale, d'ordine commerciale, di rispetto storico, di rispetto di noi stessi, è egli

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

possibile che vogliate contrastarci questa miserabile somma, quando ci troviamo di fronte ad una spesa di 1,200,000,000, quando ci troviamo di fronte ad una spesa possibile di un miliardo e seicento ed anche ottocento milioni? È egli possibile di sfidare anche il concetto, dopo avere preterito tutto il resto, di una giustizia distributiva? Io non lo credo, e voglio confidare che infine collocherete questa ferrovia là dove deve essere portata.

E non aggiungo altro.

PRESIDENTE. L'onorevole Serafini ha facoltà di parlare.

SERAFINI. Io non avevo veramente la intenzione di parlare per dimostrare la ragionevolezza della proposta che ho anch'io sottoscritta; ma ho chiesto di parlare quando ho inteso il discorso dell'onorevole Baccarini, e quando ho veduto che egli transigeva, e che ammetteva che la linea piuttosto che in seconda, si potesse passare alla terza categoria; e che noi dovessimo contentarsi di questo passaggio. Io veramente non avrei chiesto di parlare, se avessi saputo che l'onorevole mio amico e collega Finzi, effettivamente aveva anticipatamente chiesto di parlare per opporsi a questa specie di transazione.

Certamente le provincie interessate, e segnatamente le provincie di Urbino e Pesaro non possono accettare che questa linea passi dalla quarta alla terza categoria; è necessario che passi in seconda categoria, altrimenti è meglio che rimanga nel limbo al quale era stata condannata, poichè le provincie di Urbino e Pesaro non possono far fronte alla spesa che esse dovrebbero incontrare se questa linea fosse posta in terza categoria, e ciò neanche nella supposizione ammessa dall'onorevole Baccarini che questa linea fosse fatta in modo economico col sistema economico, ed invece di costare 24 milioni ne costasse solamente sedici, e venisse per conseguenza a gravitare sulle provincie di Urbino e Pesaro circa tre milioni come parte principale dei quattro milioni spettanti alle provincie interessate.

La provincia di Urbino e Pesaro non ha che 200,000 abitanti, e non potrebbe quindi far fronte a questa spesa di tre milioni; e parlo sempre nella supposizione indicata dall'onorevole Baccarini, cioè che invece di 24 o 25 milioni questa strada ne costasse solo sedici.

Io non entrerò di nuovo a dimostrare la convenienza di questa linea nel senso della giustizia distributiva, perchè gli onorevoli miei amici e colleghi Corvetto e Di Carpegna ve l'hanno già dimostrato; non entrerò neanche sulla questione militare, perchè segnatamente l'onorevole Corvetto vi ha già, in modo particolareggiato, dimostrato quali vantaggi militarmente presenti questa linea, ma dico che sia

per giustizia distributiva, sia per convenienza commerciale, sia per ragioni militari, è assolutamente necessario che questa linea passi, come noi l'abbiamo proposta, dalla quarta categoria alla seconda.

Quando ciò accada, io naturalmente sarò ben contento di avere ottenuto l'intento, ma qualora si volesse portare alla 3ª categoria, farò prima una dichiarazione per votare contro questa proposta. Preferisco che resti nella 4ª categoria piuttostochè passi nella 3ª, perchè il passaggio in terza categoria non sarebbe altro che polvere gettata negli occhi, sarebbe un voler contentare quelle provincie col non dar loro niente, essendo impossibile che la provincia di Urbino e Pesaro, posta per la maggior parte in regioni montane, con una popolazione di 200,000 abitanti, possa far fronte ad una spesa di circa 4 milioni. Resta dunque inteso per me, o seconda categoria, o niente. (*Bravo! Benissimo!*)

BACCARINI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Permetta, i fatti personali per un momento li mettiamo da parte. Ora cerchiamo di finire questa discussione.

Vi è un sotto-emendamento...

Voci. Sono le 6!

PRESIDENTE. Fossero anche le 7, che importa? Non si è progredito che assai poco, e in questo modo non si va avanti.

Vi è dunque un sotto-emendamento dell'onorevole Saladini, che è così concepito:

« Propongo che nell'emendamento presentato alla tabella B dagli onorevoli Corvetto, Di Carpegna e colleghi invece di dire linea *Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano*, si dica linea *Cesena-Urbino-Fabriano*. »

Domando se questo sotto-emendamento dell'onorevole Saladini è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Saladini di svolgerlo.

SALADINI. Io prego l'onorevole presidente di osservare che oltre ad una leggiera indisposizione mia, siamo già all'ora solita in cui la Camera suol finire le sue sedute.

PRESIDENTE. Ma onorevole Saladini, si comincia la seduta alle ore 2 e mezzo, 2 e tre quarti; ora se non prolunghiamo un po' più queste sedute non esauriremo mai la discussione di questa legge.

SALADINI. Scusi, sono le 6, non so perchè questa sera si voglia fare un'eccezione, perchè spetta a me di parlare.

PRESIDENTE. La prego di considerare che ieri e ieri l'altro come quasi sempre siamo usciti dall'Aula alle 6 e mezzo. Se poi non vogliono parlare non posso certamente costringerli.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 12 GIUGNO 1879

Voci. Parli ! parli !

Altre voci. Consulti la Camera!

PRESIDENTE. L'onorevole Saladini prega la Camera di rimandare a domani il suo discorso.

Voci. Parli ora!

Altre voci. No ! no ! Domani !

**PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE D'INIZIATIVA
DEL DEPUTATO MASCILLI.**

PRESIDENTE. L'onorevole Mascilli ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa. Sarà trasmessa agli uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Domattina seduta pubblica alle 9. Prego gli onorevoli colleghi di trovarsi alle 9 precise, poichè hanno desiderato la seduta a quell'ora.

La seduta è levata alle 6 e 5.

Ordine del giorno per le tornate di domani :

(Alle ore 9 antimeridiane.)

Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

(Alle ore 2 pomeridiane.)

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

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

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

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

5° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI

Reggente l'ufficio di revisione.

