

trovare i necessari capitali per i lavori di queste linee, tanto più che oggi, per i molti bisogni, il danaro è caro, ed i Governi stessi i più sicuri assai onerosi sperimentano gl'imprestati.

Quello che pertanto può dirsi si è che, quand'anche la ferrovia per Bologna fornisse certezza di compimento, un'altra strada potrebbe pure utilmente eseguirsi, mediante la quale Livorno potesse sostenere la concorrenza con Genova e gli somministrasse agio di approvvigionare il Modenese, il Bolognese, le Romagne, e comunicare coll'Adriatico. A queste esigenze forse risponderebbe la via ferrata per Reggio. E questa potrebbe anche convergere allo scopo cui mira attualmente il Governo, di congiungere, cioè, la rete delle strade ferrate italiane con quelle della Svizzera per mezzo del Lucomagno o del valico della Spluga, o per qualsivoglia altro passo che la Commissione di ciò incaricata sarà per istabilire.

Se nulla o poco dovesse effettuarsi in questi concetti da me espressi, la favorevolissima situazione di Livorno, che lo costituisce il porto dell'Italia media, sarebbe uno sterile beneficio della natura, e l'ampliato suo porto, che costa alla Toscana somme di tanto rilievo, un oggetto di curiosità per le difficoltà d'arte che possono per avventura essere state superate.

Io confido però che, mosso da quella imparziale sollecitudine che dev'essere norma di un Governo illuminato, e mosso pur anche dai titoli di simpatia che Livorno ha acquistati, ed a cui ha diritto, confido, dico, che l'onorevole ministro per i pubblici lavori vorrà fare tali dichiarazioni che siano per calmare le legittime e sventuratamente troppo fondate apprensioni della mia città.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi saranno sufficienti poche parole per rispondere al preopinante, imperocchè il Governo divide in gran parte le idee da lui esposte. E veramente vi deve essere una distribuzione di lavoro fra i grandi porti dello Stato, i quali hanno diritto ad essere tutti trattati secondo i principii della giustizia distributiva.

Anche nel compilare la presente convenzione, la quale sembra riferirsi quasi esclusivamente alla Lombardia ed all'Emilia, si ebbe in mira l'interesse di Livorno, mentre si assicurò e si affrettò il compimento della congiunzione di Bologna a Pistoia, e si aggiunse il tronco da Bologna a Ferrara. Così si provvede ad una comunicazione destinata a collegare Livorno a Venezia ed all'Europa orientale.

Il Governo ha inteso promuovere sulla linea degli apennini ed a vantaggio di Livorno qualche cosa di simile a ciò che va tentando in altre parti, di traforare cioè le alpi nello scopo di dare un grande sviluppo al commercio del porto di Genova.

Io ritengo che i timori manifestati dal preopinante sulle difficoltà che s'incontrerebbero alla Porretta siano esagerati; il Governo ha mandati i suoi migliori ispettori sulle località, e dietro loro esame se ne ebbe un giudizio abbastanza favorevole. D'altronde la compagnia, la quale conta fra i suoi principali componenti uno dei più distinti ingegneri di Europa, e che per propria esperienza può giudicare quanto costino le costruzioni in quella località, e che ha poi sommo interesse di risparmiare quanto può i dispendi, ha creduto e crede più che mai d'insistere in questa impresa, dal che si ha già un argomento per ritenere che quelle opere siano possibili.

Ad ogni modo il Governo si crede in dovere di mandare sul luogo una Commissione di tecnici esperti e di geologi, affinché abbiano ad ispezionare diligentemente le località ed a giudicare sulla eseguibilità e solidità dei lavori.

Del resto la compagnia, essendosi assoggettata, secondo la

convenzione, alla nostra legge sulle opere pubbliche (basti notare il § 210 di essa), trovasi oltremodo interessata a fare ogni sforzo possibile per osservare esattamente i termini prefissi nel capitolato.

Io spero perciò che fra pochi mesi gli elementi del problema siano per essere pienamente chiariti, e che i timori per il pericolo di ritardi abbiano a cessare.

L'onorevole preopinante accennava anche alla possibilità di altre vie per congiungere il porto di Livorno colla valle del Po. Infatti si sono presentati diversi progetti a questo proposito, ma non tutti collimanti. Secondo l'uno, si vorrebbe la riunione di Parma alla Spezia; secondo l'altro invece, di Lucca a Reggio.

Comprenderà benissimo l'onorevole preopinante come sia impossibile che si pensi ad eseguire entrambi questi progetti, perchè si riferiscono a tracciati troppo vicini e paralleli fra loro.

Siccome quella zona degli apennini è ancora, per così dire, una terra incognita per gl'ingegneri di ferrovie, così il Governo crede opportuno di spedire anche su quei luoghi una Commissione, onde verificare se le difficoltà tecniche si verificano maggiori o minori nella direzione di Reggio piuttosto che nella direzione di Parma. Sarà soto dopo che sarà provvisto di questi dati che il Governo potrà prendere quella determinazione che crederà del caso.

PRESIDENTE. Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

SUSANI. Non tema la Camera che io voglia fare un discorso. (*Bravo!*) Cercherò di essere brevissimo. (*Bene!*)

Ho chiesta la parola per pregare la Camera a voler considerare quali siano le circostanze speciali, sotto il dominio e l'influenza delle quali il Governo presenta questo progetto di legge.

Esse sono particolari, cosicchè, a mio avviso, limitano assai il campo della discussione.

Per effetto di precedenti convenzioni colla società privilegiata austriaca delle strade ferrate del sud dell'impero, del Lombardo-Veneto e dell'Italia centrale, convenzioni il rispetto delle quali ci era imposto dal trattato di Zurigo, noi abbiamo dovuto accettare e riconoscere patti e capitoli che ora, mercè il volenteroso concorso della società, ho la soddisfazione di vedere finalmente in qualche parte modificati, cosicchè le modificazioni, a fronte di quello che era precedentemente stabilito, tornano vantaggiose al nuovo Stato.

Io non negherò che, se noi dovessimo ora essere chiamati a formulare nuovi capitoli per nuove concessioni, assai meglio si potrebbe desiderare e forse ottenere di quanto oggi si raccomanda al voto della Camera.

Ma ad ogni modo io sono lieto di poter esprimere come riconosca ciò che la società ha fatto per facilitare al Ministero il raggiungimento di quel supremo scopo dei nostri intendimenti: la separazione di un'amministrazione che riflette ragguardevoli interessi dello Stato dal predominio delle idee e delle influenze austriache.

Questo, o signori, è il punto di vista dal quale oggi esclusivamente dobbiamo considerare il capitolato sottoposto alla vostra approvazione.

Io prego la Camera di voler lasciare da parte tutto ciò che si riferisce ai desiderii di particolari località.

Io so che anche per il paese che più comunemente io abito nell'Italia avrei molti desiderii da esprimere; io so che ciascuna località deve desiderare il complemento delle sue reti ferroviarie; ma io credo che l'adottare questo capitolato, il dare una esistenza nazionale a questa società, permetterà di