

e tutta la bassa Romagna, hanno bisogno di essere allacciate da una ferrovia che le riannodi a tutta la rete ferroviaria italiana.

Questi bisogni io confido saranno compresi dal ministro dei lavori pubblici non solo, ma dal Parlamento, se a lui sarà per demandarsi l'approvazione della relativa convenzione.

Un ultimo oggetto mi chiama a muovere un'altra interpellanza al signor ministro dei lavori pubblici.

Avvi un progetto di ferrovia che interessa assaissimo le popolazioni delle Romagne e della Toscana; questo progetto si è quello di aprire una ferrovia diretta che metta in pronta e facile comunicazione il vero centro di Romagna con Firenze e Livorno, e congiunga col più breve tragitto i due mari Adriatico e Mediterraneo, partendo dagli estremi punti di Livorno e Ravenna.

Questo concetto, che non è soltanto d'interesse italiano, ma oso dire internazionale, perchè apre uno sbocco facile e rapidissimo alle provenienze da Trieste e da Germania, le quali affluiscono naturalmente ed in grandissima copia a Ravenna in forza della crescente importanza e miglioramento del suo porto (prova ne sia l'incasso delle dogane che ascese nell'anno scorso a poco meno di un milione di lire), questo concetto, io dico, fu tanto compreso dall'opinione pubblica, che il governo del barone Ricasoli, d'accordo col governatore dell'Emilia cavaliere Farini, nominarono nei primi mesi del 1860 una Commissione, la quale doveva esaminare le diverse proposte per il tracciato di quella via e decidere con voto a quale delle vallate transapennine della Toscana si dovesse dare la preferenza per la ferrovia a concedersi.

Ma, mi duole il dirlo, se vi è caso che provi come le Commissioni in genere valgono ad incagliare piuttosto che ad affrettare il disbrigo degli affari, si è questo del quale io parlo. È incredibile a dirsi, ma pur vero, che volge un intero anno dacchè la Commissione fu istituita, e niun parere fu peranco emesso, e le benefiche disposizioni del barone Ricasoli e del cavaliere Farini, non che il grande desiderio delle popolazioni direttamente interessate, rimasero completamente deluse. Io chiedo al signor ministro quali siano le cause della lentezza della Commissione, e se egli conviene meco dell'evidente opportunità di affrettare un tanto desiderato parere di cotesta Commissione; poichè è fuor di dubbio che, fino a tanto che la Commissione abbia espresso un parere qualunque sopra il tracciato di questa via, nessuna società si presenterà a domandarne la concessione.

Sarò grato all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, se vorrà dare adeguata risposta alle domande che ho creduto di muovergli nell'interesse delle Romagne e nell'interesse d'Italia.

**PRESIDENTE.** Il deputato Borgatti ha facoltà di parlare.

**BORGATTI.** Le interpellanze dell'onorevole mio amico Rasponi sulle ferrovie delle Romagne mi offrono il destro, e m'impongono il dovere di rivolgere anch'io brevi parole al signor ministro dei lavori pubblici, per fargli poscia una preghiera.

La legge dell'8 di luglio 1860, portante l'approvazione per la costruzione di una ferrovia che dal Po per Ponte Lagoscuolo e Ferrara venisse a congiungersi alla linea dell'Italia centrale, diede occasione ad una disputa assai grave, che si agitò innanzi al signor commendatore Jacini, allora ministro dei lavori pubblici, relativamente alla direzione più conveniente da assegnarsi alla ferrovia predetta.

L'illustre Paleocapa, allorchè la legge fu discussa in Senato, aveva raccomandato una linea, che, tenendosi sempre alla

sinistra del Reno, onde evitare la inutile costruzione di un ponte, e percorrendo le ricche terre del Centese e del Persicetano, sboccasse nella centrale ad un punto che non fosse troppo lontano nè da Bologna nè da Modena, per soddisfare egualmente agli interessi speciali di questi due centri di popolazione, e così agli interessi generali del commercio coll'alta, colla media e colla bassa Italia.

Ma avendo questa savia ed autorevole proposta incontrate talune opposizioni, nacque allora l'idea di due linee, che, muovendo egualmente da Ferrara, accennassero l'una direttamente per Bologna al porto di Ancona e di Livorno, l'altra per Modena al porto di Genova e a tutta l'alta Italia.

Altri invece pensava che lo stesso scopo potesse esser raggiunto con una linea sola da Ferrara a Cento, diramando di qui due brevi tronchi che si congiungessero alla centrale, l'uno a Bologna e l'altro a Modena.

Veramente, guardata la cosa con occhio imparziale, quest'ultima proposta era ad un tempo la più ragionevole ed economica, e la più acconcia a soddisfare gl'interessi di tutti. Essa, in fatti, riportò il suffragio d'uomini, la di cui competenza ed autorità non poteva essere da alcuno contestata. Ma alla compagnia concessionaria non piacque di acconciarsi.

Tuttavolta il signor ministro Jacini, il quale aveva recato in questa grave contesa un grande zelo di pubblico interesse e molto spirito di conciliazione, nell'approvare *in massima* il progetto della compagnia, consistente in una linea da Ferrara a Bologna, per Poggio Renatico, San Pietro in Casale, San Giorgio, Corticella, non potè non riconoscere la grande utilità di una seconda ramificazione da Ferrara verso Modena. E ne fa fede una sua nota ufficiale diretta all'intendente generale di Ferrara, nella quale, esposte le diverse opinioni, veniva egli alle seguenti dichiarazioni:

«Tuttavia il ministro non volle omettere di sottoporre ad un'accurata e speciale disamina tutte le singole proposizioni che vennero messe in campo, e specialmente quella di una seconda ramificazione verso Modena, colla quale, oltre all'ottenere lo scopo di poter avviare con speditezza maggiore verso l'Italia centrale superiore, il Piemonte e Genova, il movimento commerciale procedente dal Veneto e da Ferrara per quelle destinazioni, si raggiungerebbe pur quello di soddisfare compiutamente ai bisogni di una zona importante di paese lasciata fuori dal contatto della linea diretta da Ferrara a Bologna.»

E più oltre: «Non è a negarsi d'altra parte che dallo studio istituito potè pure mettersi in sodo, come nell'interesse generale del commercio ed in quello dei rapporti di primo ordine, che sono per sorgere in un più o meno prossimo avvenire tra le provincie del Veneto e le provincie dell'Italia centrale superiore, e dell'alta Italia, debbe essere favorevolmente accolto il principio di condurre, appena lo si possa, un'altra ramificazione da Ferrara verso Modena.»

E non v'ha dubbio, o signori, che questa seconda ramificazione da Ferrara verso Modena non sia di alta importanza, non sia altrettanto conveniente che necessaria, tanto pei grandi interessi del generale commercio del Veneto, del basso Ferrarese, delle provincie degli ex-ducati, dell'alta Italia, della Liguria, di Genova, quanto per gl'interessi speciali di una zona di paese che è delle più fertili d'Italia, è delle più popolate d'Europa; di una zona nella quale, a pochi passi l'una dall'altra, s'incontrano ricche borgate e vi hanno le tre città del Finale, di Cento, di San Giovanni in Persiceto, rinomate pei loro mercati, e alcuna di esse ancora per glorie italiane.

Aggiungo che questa seconda ramificazione è raccoman-