Io credo che il porto di Ravenna, quantunque non sia dell'importanza di quello d'Ancona, abbia nondimeno un'importanza grandissima, e credo che l'acquisto d'Ancona non abbia nociuto gran fatto all'entità del commercio di Ravenna.

Del resto, in fatto di strade ferrate, io penso che il Governo debba incoraggiare quanto più sia possibile ogni sorta d'intraprese e di concessioni, e in questo intendimento io domandava al Ministero che affrettasse il voto di quella Commissione istituita per decidere quale fosse il tracciato preferibile tra le diverse valli transapennine della Toscana. Io non chiedeva altro, e ripeto che, se avessi potuto pensare che il signor ministro avesse voluto in qualche modo pronunciarsi in merito e confrontare la progettata linea delle Romagne e quella della Porretta, avrei potuto rispondere adeguatamente a tutte le sue osservazioni. In una parola, io voglio soltanto che si spiani il cammino a quella qualsiasi compagnia che domanderà la concessione d'una ferrovia, che riunisca in linea retta, per quanto è possibile, Firenze a Ravenna.

PRESIDENTE. Il deputato Toscanelli ha facoltà di parlare.

TOSCANELLI. Mi dichiaro in gran parte soddisfatto delle spiegazioni datemi dal signor ministro dei lavori pubblici; debbo per altro fargli una raccomandazione, ed è quella che si compiaccia d'incaricare persona di sua fiducia, onde siano studiate le due linee, e nell'interesse pubblico si chiarisca a quale di queste due linee darebbe la preferenza il Governo.

PRESIDENTE. Il deputato Di Rorà ha facoltà di parlare.

DI RORÀ. L'onorevole signor ministro ha trattato, mi pare, un po' leggermente il porto di Ravenna. Io non parlo solo nell'interesse di quel porto, ma bensì nell'interesse di tutto il commercio dell'alta Italia, che credo sia implicato con quello del porto di Ravenna.

Il signor ministro fece il confronto fra Ravenna ed Ancona. Io accetto questo confronto, poichè quando quelle due città erano sotto lo stesso Governo ed erano rette dalle stesse leggi, benchè nel porto d'Ancona potessero approdare le navi di gran portata, ed in quello di Ravenna non vi potessero entrare che legni di una portata non maggiore di cento tonnellate, tuttavia il prodotto doganale delle due città prova che entrambi i porti erano uguali.

Io concedo che il porto di Ancona dal lato politico e dal lato militare ha molto maggiore importanza di quello di Ravenna; ma un porto militare di questa importanza deve avere un'avanguardia, e questa avanguardia naturale è il porto di Ravenna.

Vengo ora sul terreno commerciale.

Ho già detto che, quantunque il porto di Ravenna sia di difficile accesso e fosse lasciato in pessima condizione dal cessato Governo, tuttavia il commercio vi fioriva ugualmente che in quello di Ancona. Questo fatto doveva avere delle cause essenziali, e queste cause credo che siano le seguenti.

Si guardi la valle del Po, e si vedrà che dal lato sinistro ha per isbocco naturale Venezia e dal lato destro Ravenna, per la ragione semplicissima che Ravenna è l'approdo più prossimo dal quale le merci si possono scambiare con grande celerità. Ecco quel che forma l'immenso vantaggio del porto di Ravenna.

V'è n'è poi ancora un altro, e di molta importanza, ed è che la ricchezza della valle destra del Po, specialmente delle Romagne, e i bastimenti, i quali portano coloniali e merci che provengono dalla Germania, hanno un mezzo facilissimo di prendere altre merci in cambio; là si trovano cereali e quanto può produrre la ricchissima Romagna e tutta l'Emilia. Ecco uno dei motivi per i quali i commercianti preferiscono venire al porto di Ravenna piuttosto che a quello di Ancona.

Vi è anche un terzo motivo che induce il commercio a rivolgersi specialmente al porto di Ravenna, ed è che questo è il punto più breve per unire i due mari. Ammetto col signor ministro che non bisogna poi dare importanza somma a questo fatto; ma mi concederà egli pure che una grande importanza l'ha. Infatti una gran parte del commercio che si faceva a Ravenna, malgrado le cattive condizioni nelle quali si trovava quel porto, era diretto al Mediterraneo; ora che le comunicazioni col porto di Livorno sono di molto facilitate, colla linea di via ferrata di Bologna e di lì a Livorno per Porretta e Pistoia, il punto più breve che ci sarà per unire i due mari sarà Livorno e Ravenna.

Si può benissimo glorificare, quanto si vuole, il porto d'Ancona; lo ammetto; ma le condizioni commerciali sono in favore di Ravenna. Un commerciante non guarderà se questo sia o no un porto militare; esso guarderà al suo tornaconto. Il suo tornaconto per il passato l'ha trovato a passare per Ravenna, e, mi spiace il dirlo al signor ministro, continuerà per lo stesso motivo ad andare a Ravenna.

Non solo nel vantaggio di Ravenna, ma del commercio in generale, io raccomando caldissimamente quel porto all'onorevole signor ministro pei lavori pubblici.

Non creda il signor ministro che io parli per riconoscenza a quelle popolazioni, che furono a me così indulgenti e tanto m'aiutarono nel disimpegno della mia missione; ne parlo perchè, avendo dovuto studiare quali erano i bisogni di quei paesi, mi convinsi che i bisogni loro erano uguali, erano identici ai bisogni di tutto il commercio dell'Italia meridionale; ed è per questo che io raccomando nuovamente al signor ministro il porto di Ravenna.

CARDENTE. Mi dispiace che non posso dichiararmi soddisfatto delle spiegazioni favoriteci dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io non chiedeva di sapere, se gli operai impiegati in questi lavori erano mille o dieci mila, bensì se gli esecutori di quei lavori siano veramente appaltatori, giacchè nell'ex-reame di Napoli era pur legge, che i pubblici lavori fossero eseguiti dietro perizie ed appalti..... Ma per questi della ferrovia da Capua a Ceprano ignorasi da tutta la provincia ove e quando emanaronsi i pubblici avvisi, siccome dove mai celebraronsi subastazioni!.... E siccome lo stesso onorevole signor ministro favorì dichiarare che fra detti lavori avvene qualcuno che si esegue tuttora per conto della finanza, così pregherei volesse indicare se le traverse di legno, denominate *dormienti* o *picchetti*, che prima provvedevale il Borbone stesso, facendosele pagare due terzi di più di ciò che costavano (!!!), sian tuttora fornite per conto dell'erario!.... Perchè, infine, da più mesi in qua che provvidenzialmente installavasi in quelle provincie il Governo costituzionale del Re, niun bando, niuna novella subasta si celebrò, e perdura in certo modo lo scandalo del passato!....

PERUZZI, *ministro pei lavori pubblici.* Io non posso entrare nei particolari sui quali m'interroga l'onorevole preopinante. Appena io fui informato delle sue osservazioni, io mi feci un dovere di domandare al commendatore Nigra ed al cavaliere Ranco informazioni sopra questi lavori, e n'ebbi in risposta che i lavori si facevano per appalto nelle misure che ho detto. Egualmente mi farò un dovere di domandare i nuovi particolari che il preopinante desidera; e per non tediare la Camera, se egli vorrà favorirmi fra qualche giorno al Ministero, sarò ben lieto di dargli le più ampie spiegazioni, giacchè ben comprende che io sono più interessato di lui a