

volere che queste sieno verità e che i lavori procedano in modo da tutelare gli interessi dello Stato.

Assicuro l'onorevole deputato Toscanelli che farò studiare la questione sulla scelta fra le due linee.

Rispondendo agli onorevoli Rasponi e Rorà, osservo che, se si tratta, come dice l'onorevole Rasponi, di favorire la costituzione d'una società, siccome quante più società si potranno costituire per le ferrovie e tanto meglio sarà pel paese, io non domando nulla di meglio che il signor Rasponi riesca a trasfondere le sue convinzioni nell'animo dei capitalisti, tanto che si determinino a costruire quella strada e non domandino sacrifici al Governo. Io sarò allora il primo a far plauso, e mi rallegrerò molto coll'onorevole deputato Rasponi se avrà convertito dei capitalisti ad un'opinione che nel momento attuale io non ho, giacchè, a dir il vero, penso che sinora noi siamo sempre negli stessi termini di sacrifici a cui si sobbarca lo Stato, e, quando si tratta d'impegnare il credito pubblico, io mi credo in obbligo di avere un'opinione e di esporla schiettamente alla Camera.

Quanto poi agli elogi che l'onorevole Di Rorà faceva del porto di Ancona, tanto poco io son disposto a contraddirlo che il Governo è disposto a far costruire molte opere per migliorare le condizioni di quel porto; ma mi permetta di dirgli che i suoi ragionamenti non pare che facciano egualmente al caso, quando ha detto che il porto di Ravenna è il porto della valle del Po. Io sono perfettamente d'accordo con lui; ma alla valle del Po non è necessario varcare l'Appennino; quindi, perchè il porto di Ravenna possa essere il porto della valle del Po, io non domando di meglio che di favorire la continuazione della strada di ferro per Bologna e Ravenna ad Ancona, e collegarle con tutta la gran rete ferroviaria italiana; ma, quanto al dire che deve essere il porto della comunicazione fra i due mari, perchè la linea è la più breve per Ravenna che per Ancona, io replico che gli argomenti del signor Di Rorà non finiscono di persuadermi.

Egli ha fatto un confronto tra il porto di Ancona ed il porto di Ravenna relativamente al commercio che vi affluisce per le provincie adiacenti. Siccome il porto di Ravenna è in un punto dove da tutte parti affluisce la valle del Po, è naturalissimo che vi convergano pure tutti i commerci di consumo per approvvigionare quelle popolazioni; ma altro commercio non vi può essere.

Il porto d'Ancona, avendo addosso l'Appennino, ed il suo litorale essendo formato da una striscia lunga e molto stretta, ne vien per conseguenza che abbia un raggio minore. Ma questo sta in fatto di cabotaggio: evidentemente erano piccoli bastimenti che vi affluivano, ed io capisco perfettamente che questi affluissero più a Ravenna che ad Ancona; ma, quando si parla della congiunzione dei due mari, non si tratta più di cabotaggio; si tratta di grande navigazione, poichè al cabotaggio non so in che giovino la congiunzione dei due mari; quando vi sarà la ferrovia, le grandi mercanzie, per evitare le spese e il disturbo di scarico e di ricarico, si trasporteranno per questa e non più col cabotaggio.

Ora, a parlar schietto, io credo che il porto di Ravenna, per quanti lavori vi si facciano, non sarà mai accessibile e comodo, almeno ai grossi navigli, come quello di Ancona, e che per conseguenza questo sarà dal commercio preferito.

Alla congiunzione dei due mari, cui non do molta importanza, credo bensì conveniente il dar opera, a condizione di non traversare due volte l'Appennino; di attraversare provincie ricche e popolate, tuttora prive di comunicazioni ferroviarie, e di utilizzare strade ferrate, già costruite o in costruzione, per le quali il Governo abbia concesso delle ga-

ranzie; in tal caso trovasi, per esempio, la linea in costruzione da Firenze ad Arezzo, la quale, venendo prolungata sin all'imboccatura del tunnel dell'Appennino presso Fossato, opererebbe le congiunzioni dei due mari nelle condizioni appunto che ho testè accennate. Se poi ho accennato Faenza, anzi che altra città, egli è perchè è quella che accenna più a Ravenna; imperocchè la linea da Bologna ad Ancona si diramerà in questa direzione appunto a Faenza o a Castel Bolognese; ma, del resto, se preferiscono Forlì, non ho nessun motivo di oppormi, purchè i capitalisti, sul comune dei quali facesse assegnamento l'onorevole Rasponi, fossero disposti a costruire un nuovo braccio da Forlì a Ravenna, indispensabile se si vuole avere veramente questa comunicazione rapida fra i due mari, da Livorno a Ravenna.

Ma attualmente non potrei far altre promesse che quelle di promuovere gli studi della Commissione per valercene a tempo opportuno, a meno che i capitali affluiscono nelle condizioni dette dal signor Rasponi, ciò che per il momento attuale non credo possibile.

PRESIDENTE. La parola è al signor Pescetto.

PESCETTO. Sono spiacente che una breve assenza dal mio posto, causata appunto da un abboccamento chiestomi da un aspirante ad una concessione di ferrovia, non abbia permesso a me pure di dirigere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici alcune domande e sollecitazioni con quell'ordine che trovo essere stato ammesso nella Camera. Veramente io non mi ero a ciò predisposto, l'ordine nostro del giorno essendo ristretto ad interpellanze sulle ferrovie della Romagna e delle Marche; ma, dal momento che questo dibattimento ha preso l'aspetto di una discussione generale sulle ferrovie dello Stato, riputerei mancare al mio dovere se anch'io non domandassi al signor ministro a qual punto si trovano le combinazioni del Governo colle due società che attualmente attendono alla concessione della ferrovia tra Torino e Savona.

L'ora tarda, o signori, non mi permette d'intrattenermi sulla lunghissima pratica che esiste dal 1851 a questi giorni per l'attivazione di questa ferrovia che riveste eminentemente i caratteri commerciali, industriali e di pubblica utilità, e più specialmente un carattere militare o strategico, se volete, e che il distintissimo nostro Paleocapa e molte Commissioni governative hanno constatato. Solo vi dirò che questa costruzione fu concessa già nello scadere del 1859, ma disgraziatamente il concessionario non potè allora avere i mezzi necessari per mandarla ad effetto.

L'anno scorso, sul finire di quella Sessione della settima Legislatura, nell'altra Camera il Ministero dichiarò che riconosceva la somma utilità di questa linea; che era disposto a promuoverne l'esecuzione con sussidi; il presidente del Consiglio dei ministri d'allora, che è lo stesso ancora attualmente, disse che era disposto a concedere un sussidio di sei milioni; l'onorevole predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici disse, interrompendo, anche sette ed otto; ed il presidente del Consiglio dei ministri soggiunse: anche dieci.

Ora a questa dichiarazione di concedimento di un sussidio di 10 milioni vuole il Governo dare un'interpretazione, la quale certo non è quella che le dà tutto il commercio e tutto il paese. Si vorrebbe che, parlando di dieci milioni, il Governo non abbia voluto assumere altro impegno che di dare esso stesso sei milioni, e di impegnarsi moralmente a far concedere dalle provincie e dai comuni altri quattro milioni; ma questa spiegazione, che può essere data nel seno d'una Commissione qualunque, non mi pare che sia ammissibile e non corrisponda menomamente alle dichiarazioni fatte in Senato