

dovrei dirvi come questa ferrovia per grave interesse sia sempre stata propugnata, ed ancora di questi giorni, da questa città, che tanti titoli di benemerita ha dalla patria; dovrei dimostrarvi come essa e quella della Spezia al Po siano indispensabili al migliore svolgimento del sistema ferroviario settentrionale del regno, sì da renderlo produttivo a quell'alto punto a cui è chiamato; ma già troppo ho abusato della vostra sofferenza, perchè io mi limiti, e di volo, ad accennarvi alcune considerazioni strategiche che convalidano il mio assunto.

La ferrovia di Savona a Torino, assicurando una seconda comunicazione dal mare al bacino del Po, permette maggiore prontezza nei movimenti militari che riescono stentati e lunghi nel 1859 pella sola ferrovia di Genova, e ci assicura contro la loro interruzione; considerate, signori, quali gravi danni e gravissime conseguenze poteva subire la patria nostra, qualora i capi austriaci nel 1859, anzichè alle prede ed all'inferecchie cogli inermi, avessero spinto quei corpi di truppa, ch'eransi inoltrati nelle valli dell'Apennino, fino in Valle Scrivia a distruggervi uno di quei grandiosi ponti ad estesa corda e ad alta elevazione sul letto del torrente, ovvero una di quelle gallerie! Per parecchi mesi l'uso della ferrovia era interrotto; per parecchi mesi la cavalleria, le artiglierie ed il numeroso carreggio da guerra dell'armata francese non avrebbero potuto raggiungerla!

La ferrovia stessa, colla breve e facile sua diramazione Cairo-Acqui, collegando insieme il porto di Savona e l'ampia e sicurissima rada di Vado con Genova e con Alessandria, rendendo quasi nulle le distanze fra queste forti posizioni e le strategiche di Montenotte, Cosseria e Dego, ed infine grandemente ravvicinando l'estremo limite occidentale ligure del regno ai grandi centri militari or detti, rende facili e possibili e dà arra di riuscita a grandi operazioni in possibili contingenze di difesa di quelle località.

Conchiudo e riassumo questa mia esposizione in un ordine del giorno, che spero vorrete in un col Ministero accettare.

« Ritenuto che nelle passate Legislature la Camera già manifestò il suo voto favorevole ad una linea di ferrovia da Torino a Savona, uno dei principali sbocchi del traforo del Cenisio al mare;

« Ritenuto che il Ministero, nella seduta del 22 ottobre 1860 del Senato del regno, riconoscendo l'importanza e la utilità di questa strada, manifestò l'intenzione di concedere un sussidio sufficiente ad ottenere che una società ne assuma la costruzione;

« Ritenuto che, in seguito a questo affidamento, sarebbero state fatte proposte di assumere tale concessione mediante un sussidio che poco si scosterebbe da quello che il Ministero si mostrò disposto ad accordare;

« La Camera, confidando che il Governo, superate le difficoltà tuttora esistenti, con promuovere, ove d'uopo, anche il concorso dei corpi morali più direttamente interessati, riuscirà a condurre a buon fine ed al più presto possibile le trattative per quest'opera di riconosciuta importanza ed utilità nazionale, passa all'ordine del giorno. »

Sono anche firmati a questa proposta i deputati:

Petitti, Chiaves, Agudio, Torrigiani, Miglietti, Deandreis, Sella, Pettinengo, Solaroli, Lanza Giovanni, Tecchio, Chiaravina, Alasia, Valerio, Sanguinetti, Grattoni, Mazza Paolo, Salaris.

**PRESIDENTE.** Gli oratori iscritti sono molti. Per procedere con ordine, credo che dovrebbero discorrere prima quelli che parlano sulla strada di Savona, poi quelli che hanno da parlare sulla strada da Treviglio a Cremona, sulla

quale vertono le interpellanze del deputato San Severino; altrimenti ne nascerebbe confusione.

**SAN SEVERINO.** Non ho ancora fatte le mie interpellanze, e non può aprirsi ancora la discussione su di esse.

**PRESIDENTE.** Lo so; ma i deputati che si sono fatti inscrivere non hanno dichiarato su quale delle due strade intendevano parlare.

Leggerò il nome degli iscritti, ed ognuno dirà su qual argomento intende parlare.

Il primo iscritto è il deputato Ruggiero, che ha ceduto la parola al deputato Cadolino.

**CADOLINO.** Intendo parlare sull'interpellanza che sta per muovere il deputato San Severino.

**PRESIDENTE.** Il secondo iscritto è il deputato Chiaves.

**CHIAVES.** Parlerei sull'interpellanza Pescetto, se il signor ministro vuol dare spiegazioni; del resto non ho interpellanze a fare, e mi riferirei, per ora, a quello che ha detto l'onorevole Pescetto.

**PERUZZI, ministro dei lavori pubblici.** Mi pare che il signor marchese Di Cavour intendesse anch'egli parlare, ma non so su quale argomento.

**DI CAVOUR G.** Sul porto di Savona.

**PERUZZI, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò dopo.

**PRESIDENTE.** Allora ha facoltà di parlare il deputato Chiaves.

**CHIAVES.** Dopo le parole dette dall'onorevole Pescetto, dopo lo svolgimento che diede nella sua interpellanza a questo argomento, richiamando ad esame i fatti i quali hanno preceduto questa discussione, poco mi rimane a dire. Vorrei solo che la Camera si penetrasse di questo pensiero: che non si tratta qui punto di un interesse che possa dirsi particolare, che possa dirsi locale; qui, secondo il mio convincimento, trattasi di un interesse che è veramente nazionale.

È notevole come ogniquale volta, anche nelle passate Legislature, si ebbe a discorrere di strade ferrate, sempre, o quasi sempre, venne sul tappeto questa discussione della ferrovia di Savona; vi venne, direi quasi, senza volerlo, perchè è una diramazione codesta di grande importanza, una diramazione a cui, come io diceva, sono aggiunti interessi essenziali che non riflettono le condizioni di un luogo.

Quando venne presentata la proposta di legge relativa alla concessione della ferrovia dal Varo alla Parmignola, io ricordo, e lo ricordava già l'onorevole Pescetto, come più di 100 deputati avessero firmata una proposta d'articoli, i quali avrebbero dovuto formare parte integrante di quel progetto.

Si riconosceva, prima di tutto, quasi vitale per i paesi, i quali sono nel cuore del Piemonte, una nuova diramazione al mare, quando si trattò di una ferrovia che dalla Parmignola doveva giungere pel litorale al Varo.

Allora, naturalmente, l'imponenza, direi la solennità, con cui veniva fatta questa proposta, pose coloro i quali intendevano combatterla nella necessità di cercar modo con cui questo apparato potesse essere distrutto, e si trovò che modo molto acconcio sarebbe stato quello per cui si fossero presentati molti altri emendamenti, i quali parlassero di parecchie altre linee dal centro del Piemonte al mare.

In tal numero vennero questi emendamenti presentati, che si riconobbe che, se non trasmodavano ai confini di una discussione parlamentare, certo avrebbero trasmodato ai termini di tempo che quella Sessione parlamentare ancora aveva, per cui questa proposta non potè sortire effetto alcuno.

Nota però che, se 101 deputati nel 1857 facevano questa proposta, egli è precisamente perchè in allora a tale proposta veniva ad aggiungersi il concetto del vantaggio non solo delle