

traforo del Cenisio, tanto più che il compimento di quest'opera, per quanto ne dicono i tecnici, non sembra affare di lunghi anni, offrendo i lavori che sono in corso una grande probabilità di pronti definitivi risultamenti.

Io quindi confido che le risposte del ministro alle interpellanze mosse dall'onorevole Pescetto saranno intese al soddisfacimento di questi interessi, i quali, ripeto, non riguardano solo la prosperità di una parte dello Stato, ma essenziali vantaggi e bisogni che riflettono l'intera nazione.

BIXIO. Confesso che sono agitato da altre preoccupazioni; ma, trattandosi d'una quistione che riguarda il mare, e, siccome io ho condotta parte della mia vita sul mare, così non posso intralasciare di dire qualche parola a questo riguardo.

Per me tutte le quistioni che hanno relazione colle cose marittime, nella condizione in cui si trova l'Italia, colle comunicazioni che varcano le Alpi e gli Apennini, hanno una somma importanza.

Ci è poi un'altra considerazione. Le coste d'Italia non sono ricche di porti. Il porto di Savona, nelle nostre coste liguri segnatamente, ha una non lieve importanza. Vi sono la Spezia, Genova e Savona; non abbiamo che questi tre porti. È dunque sommamente rilevante di mettere i porti in comunicazione colla parte continentale del paese. Savona è un porto propriamente detto; mettiamo dunque Savona in comunicazione colla valle del Po.

Ma è d'uopo risalire ancora più in alto. Secondo me, la nostra marina non è fatta; bisogna farla, e sviluppare tutti i mezzi possibili onde formarla; ed in questo credo d'aver consentito il signor presidente del Consiglio, che è pure ministro per la marina; egli deve essere con noi come marinaio. (*ilarità*)

Ancorchè le sue opinioni lo portassero a votar contro, come ministro della marina deve votar con noi.

I porti di mare hanno bisogno di essere in contatto coi paesi dell'interno, e noi dobbiamo sviluppare, per quanto è possibile, tutti i mezzi che fanno venire dall'interno ai porti e da questi all'interno. Perchè ciò non si farà per Savona? Si dirà forse: si spende troppo; io rispondo che i paesi che spendono molto, guadagnano pur molto; del resto la ferrovia di Savona non si ha a fare in un giorno.

Si dirà ancora: abbiamo a fare le strade dell'Italia meridionale. Sta bene, io soggiungo, si faranno; il Governo ha anzi già le cose abbastanza avanzate per esser in grado, io penso, di presentare quanto prima alla discussione del Parlamento i relativi progetti; ma si debbono pur fare le strade che mettono in comunicazione tutti i porti della costa d'Italia con l'interno, ed in queste è compresa quella di Savona.

In un tempo si poteva opporre una questione d'economia; il paese aveva altre preoccupazioni, esso doveva preparar battaglioni e bastimenti, nè poteva abbastanza porre cura allo sviluppo delle comunicazioni; ma ora che il paese è grande, fa d'uopo pensarvi: fissare un sistema generale e mettere i porti in comunicazione coll'interno.

In questo modo si porterà pure a miglior stato di floridezza la nostra marineria; la qual cosa è di vitale importanza.

Se noi paragoniamo il nostro tonnello con quello delle altre nazioni, troviamo che ci resta ancor molto a fare; siamo per avventura superiori, relativamente, alla Francia; ma, in confronto di tanti altri paesi, in confronto degli Stati Uniti e dell'America, stiamo come uno a sei; il nostro tonnello arriva ad un milione; quello dell'Inghilterra, con eguale popolazione, è precisamente di sei milioni.

Bisogna dunque veder modo di dar vita alla marineria. Quanto ai mezzi, io ne vedo due: la libertà, prima di tutto;

la marineria non ha bisogno d'altro che di libertà; quando il marinaio dal mare viene a terra, ha bisogno di comunicare facilmente; le strade ferrate, o signori, sono per la marina mercantile come un mare che va dentro terra, e chi sa che non venga il giorno in cui la sapiente industria dell'uomo trovi il mezzo di far montare i bastimenti sulle strade ferrate, e così vadano avanti. (*ilarità*)

Non è un'idea nuova in Inghilterra; io mi ricordo che, essendo a Londra, già intesi a parlare di un progetto di questa maniera; uomini speciali, mossi da sentimenti umanitari e di filantropia, riflettendo ai grandi naufragi che annualmente succedono nel mare burrascoso della Manica, avrebbero progettato di praticare una strada ferrata con macchine speciali da tiro, le quali, dopo che i bastimenti fossero giunti in un porto dell'estremo canale, li condurrebbero nei docks di Londra, senza percorrere a vela il canale, e così risparmiare tante vite preziose.

Ad ogni modo, io dico, questa è quasi una grande questione di principio, che, se noi rifiutiamo questa ferrovia a Savona non ci sarà minor ragione per diniegarla alla Spezia, a Livorno, alle due riviere di Napoli, ed a tutte le altre coste. Se volete una marina florida e potente, non c'è altro mezzo che aprire porti e ferrovie intorno alla Penisola, poichè, come le strade ferrate sono la vita dei porti, questi, alla lor volta, formano la vita delle provincie dell'interno. Se volete dar vita alle popolazioni, ci vogliono lavori, e per dar lavori non avete cosa migliore che aprire porti e far strade ferrate.

Nella fattispecie poi, Savona ha il carbone, ha un porto abbastanza vasto che con poca spesa può allargarsi ancora, e farsi più comodo, essendo quel sito chiamato dalla sua natural posizione a diventare il porto di raddobbo di Genova, la quale manca, e mancherà per molto tempo, a fronte del grande suo avvenire commerciale, di località adatte al carenaggio ed alle *calate d'ataggio* dei bastimenti in ferro che hanno bisogno di nettarsi il piano e di riparazioni; insomma manca di tutti quei comodi di cui ha bisogno un grande porto commerciale nei bisogni presenti della marina segnatamente a vapore.

Oggi io non posso far altro che trattar la questione, direi così, in massa; le mie idee non possono essere ordinate, poichè io non venni preparato affatto per codesta discussione; parlo da uomo pratico delle cose marittime, perchè ho navigato ventisei anni; e appunto perchè sembra che per la strada ferrata tra Savona e Genova vi sia questione di municipio, mi sento nella necessità di dire una parola più forte (*Bravo!*), onde si faccia ancora di più: dobbiamo essere superiori a tutte queste bagattelle di municipio, e tali ferrovie bisogna farle. (*Bravo!*) Fatele cominciando da quelle di levante o da quelle di ponente, poco monta, purchè le facciate.

Per conseguenza voi dovete accettare la proposta fatta dall'onorevole Pescetto, perchè altrimenti si verrebbe a votare contro tutte le ferrovie di questo genere terrestre-marittimo; e questo non può essere ammesso.

Si dirà che questa opera costa! Questa non è una ragione per non mandarla ad effetto; quand'anche costi, il paese deve eseguirla.

La Camera mi perdonerà di aver detto queste poche cose in questa occasione; non sono venuto qui preparato. . .

Una voce. Ha parlato benissimo!

BIXIO. . . . mi mancano le cifre necessarie per meglio sviluppare le mie idee; ma potrò farlo in altra circostanza.

PRESIDENTE. Il deputato Airenti ha facoltà di parlare.

(*Il vice-presidente Di Torre Arsa lascia il seggio presidenziale, che viene occupato dal vice-presidente Andreucci.*)