

cine le une alle altre, e che si trovano fra loro interrotte, per guisa che non servono allo scopo per cui furono formate; per esempio, per chiarire il mio pensiero, citerò la linea in costruzione da Bologna a Roma per Pistoia, nella quale vi ha una interruzione di 75 chilometri, da Chiusi ad Orte nella valle del Tevere.

Quella è una strada che, se si dovesse ora scegliere, forse non si sceglierebbe; ma, al punto in cui sono le opere, siccome bisogna accettare le cose come sono, credo che sia una linea che abbia una immensa importanza, e che convenga terminarla.

Vi sono poi gli impegni che si sono assunti; questi impegni per me sono sacrosanti. Fra questi impegni io ammetto la linea di cui oggi è parola; talchè, se veramente con quei sacrifici che furono già proposti e dalla legge e dalle dichiarazioni solenni fatte in Parlamento, se con quei sacrifici per parte del Governo si potesse oggi attuare quell'impresa, io non esito punto a dichiarare che sarei prontissimo a proporre subito, ed a sostenere una legge in Parlamento, perchè qui si tratta, direi quasi, di alta moralità. Quanto poi alle altre linee, in verità oggi non avrei il coraggio di venire in Parlamento a proporre maggiori spese, in un momento nel quale tanti sacrifici ci abbisognano, in un momento in cui fa d'uopo, per qualunque opera che vogliamo intraprendere, ricorrere al credito pubblico, sia che il Governo la eseguisca direttamente, sia che la conceda all'industria privata.

Le imprese private, le quali influirebbero sul credito anche per il solo fatto della creazione di grandi lavori che richiedono capitali, influiscono poi doppiamente sul credito dello Stato, oggi che la sfiducia, succeduta ai tanti disinganni prodotti dall'aggiotaggio che in altra epoca infestò le speculazioni di ferrovie, fa sì che non si trovino attendenti ad opere pubbliche, se non con garanzie, con sussidi o con altre maniere di soccorsi governativi.

In questo stato di cose, io non esito ad accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Pescetto.

**ARA.** Domando la parola.

**PERUZZI, ministro pei lavori pubblici.** Non esiterei d'accettare modificazioni in senso d'allargarlo, perchè, quanto più larghe sono le raccomandazioni della Camera, tanto più facilmente il Ministero è disposto ad accettarle.

Debbo però con lealtà dichiarare che oggi la linea da Savona a Torino non è, secondo me, che indirettamente d'interesse nazionale. Io riconosco coll'onorevole Chiaves che non era uno spirito municipale il quale guidava i 101 deputati del 1857, e generalmente il Parlamento subalpino quando decretava ora l'una, ora l'altra delle strade ferrate.

Una seconda comunicazione verso il mare migliora le condizioni economiche di una gran parte d'Italia; dà vita, come egli diceva, a provincie ricche d'ogni maniera di prodotti; eccita l'industria mineraria, l'agricola e la manifatturiera; mette in comunicazione un porto importante, succursale di quello di Genova; e quanto a questo m'associa pienamente all'onorevole Bixio. Questa strada di più servirebbe agli interessi strategici del nostro paese.

L'onorevole Chiaves però non mi potrà negare che il Parlamento subalpino non avrebbe dato opera alla ferrovia da Torino a Savona se, per esempio, fosse già stata decretata una strada ferrata da Torino a Milano, un'altra che mettesse Torino in comunicazione, per mezzo di Alessandria, con Piacenza e coll'Italia centrale: egli lo faceva quando a quest'arteria principale era già stato pensato. Ed ora noi in Italia non abbiamo ancora quest'arteria principale. Quindi io non potrei oggi prendere impegni che poi forse il Parlamento stesso

non mi menerebbe buoni, quand'anche io avessi l'imprudenza di voler tentare di mantenerli.

Quando queste arterie principali siano fatte, oppure se il nostro credito pigliasse quello sviluppo e ritornasse in quelle condizioni che noi tutti desideriamo (e, forse non è vano sperarlo, qualora continui a sorriderci la sorte, aiutata dalle virtù del nostro popolo), potrebbe darsi benissimo che, passati questi momenti, noi potessimo molto più allargare la mano e ricorrerci con molto maggior ardore di quello che oggi dalle condizioni presenti ci sia consentito: ed allora, sia ch'io sieda sui banchi dei ministri o su quelli dei deputati, dichiaro che, quando si dovrà dar opera ad una strada ferrata la quale non sia d'interesse direttamente nazionale, e che non sia un'arteria principale, la prima cui proporrei si dovesse dar mano sarebbe quella da Torino al mare, perchè con ciò non faremo altro che pagare un debito che era stato contratto dal Parlamento subalpino, del quale, in tutto ciò che riguarda l'incremento della prosperità nazionale, accetto l'eredità senza beneficio di legge e d'inventario; e di più si tratterebbe di dare una prova dell'interesse generale per la provincia che più di tutte le altre ha ben meritato d'Italia, e particolarmente a questa illustre città di Torino, la quale si mostrò pronta con tanta abnegazione a fare un sacrificio per la patria il più grande di tutti, non appena fu reputato necessario dalla nazione e dai suoi legittimi rappresentanti. (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Prima di concedere facoltà di parlare ai deputati che sono iscritti, darò lettura di una proposta stata presentata dal deputato Ara, così concepita:

« La Camera, mentre in massima riconosce la necessità di procurare con tutti i mezzi possibili una seconda ferrovia dal Piemonte al mare, invita il Ministero ad esaminare la linea più opportuna sotto il rapporto commerciale, economico, e specialmente strategico, ed a presentare quindi una legge al più presto al Parlamento, e passa all'ordine del giorno. »

Il generale Di Pettinengo ha facoltà di parlare.

**DI PETTINENGO.** Desidero di dichiarare che, coll'aderire all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Pescetto, io sono mosso dalla sentita necessità che una novella via ferrata sia aperta fra il mare e la valle del Po, o meglio ancora dal mare al Ceniso; ma, senza pronunciare fin d'ora il tracciamento definitivo della medesima, nella persuasione che il Governo, nello accettare le proposte di compagnie industriali o proporre le condizioni dell'effettuazione di detta strada, avrà di mira i maggiori vantaggi da ottenersi, così nello interesse generale dello Stato, come nello interesse speciale delle diverse popolazioni, tenuto conto particolarmente della presente condizione, dell'esistenza, cioè, in oggi della ferrovia da Torino a Fossano, di proprietà dello stesso Governo, la qual cosa non era all'epoca degli studi invocati in appoggio dell'ordine del giorno Pescetto proposto.

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

**SANGUINETTI.** Non ho chiesto di parlare per fare un discorso, perchè io non vi sono preparato e non aveva motivo di prepararmivi, essendo ben persuaso che l'onorevole mio amico Pescetto avrebbe, come ha fatto, esaurita con un lucido discorso la materia; ma ho chiesto di parlare per ribattere alcune delle osservazioni dell'onorevole mio amico Airenzi e dell'onorevole marchese Di Cavour.

Essi cominciano col dire che si trattava di una gravissima quistione; che, qualora si fosse votato l'ordine del giorno proposto, restava questa quistione pregiudicata, imperocchè, secondo l'opinione loro, sarebbe ancora a decidersi se la strada ferrata che deve congiungere il Moncenisio e Torino col lito-