

rale d'occidente debba piuttosto giungere a Savona, oppure ad Oneglia.

Io convergo con loro che la quistione è di molta gravità, ma debbo far loro osservare che, appunto perchè questa quistione è grave, fu trattata non per giorni, non per mesi, ma per anni, e che oramai questa quistione è decisa, sicchè più non si deve portare sul tappeto. Diffatti la Camera ha sentito come l'onorevole Pescetto fece la storia delle Commissioni economiche e tecniche incaricate dello studio della quistione. Le Commissioni, le quali erano create, secondo la pubblica voce, piuttosto in odio della strada di Savona, hanno portato un voto ad essa favorevole; ma, così stando le cose, io domando: perchè volete voi far rivivere una quistione che è oramai decisa, e decisa con tutta la maturità, con tutte le cautele, con tutte le desiderabili solennità?

Si disse che la strada ferrata da Torino al mare, prendendo la valle del Tanaro e andando ad Oneglia, aveva gli stessi caratteri dell'altra strada ferrata che, prendendo parte della valle del Tanaro, passava l'Apennino a Cadibona, e quindi arriverebbe a Savona. Io debbo contestare che vi sia eguaglianza di questi caratteri.

L'onorevole Pescetto vi ha esposto lucidamente le ragioni che militano in favore di questa ferrovia e dal lato strategico e dal lato commerciale e dal lato internazionale. Permettetemi che a questo riguardo io, lasciando, per ciò che riguarda il commercio ed il porto, la parola all'onorevole Bixio, persona assai competente in questa materia, vi accenni solo una circostanza per quello che riguarda la parte strategica.

L'onorevole Chiaves diceva benissimo che, dopo la cessione di Nizza, era cambiato il sistema di difesa della valle del Po e del Piemonte dalla parte del mare.

L'onorevole presidente del Consiglio, l'anno scorso, quando appunto si trattava la questione dei confini, vi diceva che da quella parte lo Stato non si poteva difendere con delle linee perpendicolari che andassero dalle gioaie degli Apennini al mare, ma che erano le sommità degli Apennini che volevano essere difese.

Or dunque è evidente che, in vista della difesa dello Stato, noi dovremo costruire le ferrovie per tal modo da poter portare le nostre legioni con celerità e facilità sui punti dove si trovano i passaggi delle strade che possono immettere un esercito nemico nella valle del Po, ossia in Piemonte; queste vie sono due: l'una è quella che, costeggiando il Tanaro, traversa l'Apennino a poca distanza dalla sua sorgente e va ad Oneglia; l'altra è quella che traversa l'Apennino per Cadibona e va a Savona.

Or bene, la ferrovia che va a Oneglia potrebbe benissimo portare delle truppe dal centro su quelle gioaie; ma potrebbe essa portare delle truppe sulle gioaie di Dege e Montenotte, che pure hanno, come diceva il signor Pescetto, una massima importanza, perchè sono una specie di fortezza naturale che collega Alessandria con Genova?

La linea ferrata, sostenuta dall'onorevole Pescetto, provvederebbe ad un tempo a due sbocchi, poichè passerebbe per Ceva, e di là le nostre truppe sarebbero nella valle del Tanaro, e potrebbero facilmente difendere quella angusta valle; seguirebbe poi traversando il colle di Montezemolo e arriverebbe nella valle della Bormida, appunto nelle bassure di Formio, che si trovano sotto i gioghi di là di Bona e di Montenotte; quindi, sotto l'aspetto militare, come vedete, la strada che va a Savona vi darebbe la facilità di apportare le nostre legioni sui punti che potrebbero essere minacciati; invece la strada di Oneglia potrebbe solo essere atta a difendere un unico punto, ma non tutti e due.

L'onorevole marchese Di Cavour diceva: ma si potrebbe poi da Ceva fare una diramazione la quale riunisse a questa linea di Oneglia la cittadella di Alessandria, ossia la linea di Acqui.

Qui è mio debito fargli osservare che egli incorrerebbe in un inconveniente gravissimo, e sarebbe questo: se evvi un motivo, il quale abbia ritardato o ritardi la costruzione della ferrovia di Savona, è il passaggio del colle di Montezemolo.

Ora, secondo il suo progetto, colla ferrovia di Oneglia, noi avremmo a surmontare tutti gl'inconvenienti tecnici che si hanno a passare l'Apennino in una parte difficilissima, e di poi, per fare la seconda diramazione cui egli accenna, si dovrebbe costruire quella parte del tronco della ferrovia di Savona, la quale è, e tecnicamente ed economicamente parlando, la più difficile, perchè include una galleria di 4050 metri.

DI CAVOUR G. Nel nostro progetto non c'è quella galleria!

SANGUINETTI. Dunque avrebbe questo ben grave inconveniente, ed in secondo luogo avrebbe poi quello gravissimo che, se poi si volesse congiungere Alessandria con Genova per la via del litorale, si dovrebbe ripassare per la seconda volta l'Apennino a Cadibona. Invece, col nostro sistema, abbiamo una ferrovia la quale avvicina di più Torino al mare, non ricordo di quanti chilometri, ma evvi notevole differenza, che serve a congiungere Alessandria con Genova, e colla quale passiamo solamente una volta l'Apennino, e di più lo passiamo in un luogo in cui dobbiamo appena sollevarci al disopra del livello del mare, credo di 300 metri, dove la galleria dell'Apennino non oltrepassa, se non erro, 500 metri; quindi l'onorevole Di Cavour vorrà concedermi che, dal lato tecnico e dall'economico, la nostra ferrovia sarebbe molto più conveniente, perchè più facile a costruirsi.

L'onorevole Chiaves accennava alla necessità di questa ferrovia per la difesa dello Stato dopo la cessione di Nizza; io aggiungerò una osservazione. Suppongasì (caso, senza dubbio, lontanissimo, e che forse non avverrà mai) che lo Stato fosse in guerra colla Francia; questa avrebbe libera tutta la riviera d'occidente, e potrebbe, venendo a Savona, passare l'Apennino per quell'ampia strada, e poi prendere le due vie che conducono, l'una ad Alessandria, l'altra a Mondovì. In tal caso, per portare celeremente le truppe sulle gioaie di quell'Apennino, potremmo servirci o della strada di Alessandria o di quella di Genova: per la prima non ci è ferrovia, e si avrebbero tutti gl'inconvenienti del ritardo; la seconda poi, ossia quella di Genova, non so se potrebbe servirci, perchè, se la Francia, o quell'altra nazione che ci attaccasse, avesse una flotta, dominerebbe la strada del litorale e renderebbe impossibile in essa il trasporto di truppe.

Quindi, dopo la cessione di Nizza, è diventata una necessità anche strategica il congiungere Alessandria con Genova per Montenotte. Ciò io dico, non perchè sia autorevole in questa materia, ma perchè la sentii ripetere da persone autorevolissime.

Vi è dunque necessità strategica di unire Alessandria con Montenotte, e così con Genova; e, siccome tale congiunzione si farà quando sarà attuata la strada ferrata di Savona, di cui la congiunzione con Acqui e con Alessandria non sarebbe che una diramazione, così urge ed è necessario lo spingere le trattative per la ferrovia savonese.

Per ciò poi che riguarda il commercio, io non faccio che questa sola osservazione, ed è che il discorso del generale Bixio sulla necessità di congiungere i porti coll'interno, vi prova ad evidenza che noi non potremo deliberare una strada