

in Italia, almeno nella parte che è retta dal Governo del Re Vittorio Emanuele II, 1779 chilometri di strade ferrate in esercizio, 1704 chilometri in costruzione, e 2650 chilometri, dei quali appunto proporrò, come diceva, la concessione: in tutto circa 6800 chilometri, comprese le linee in esercizio ed in costruzione nelle provincie venete e romane. Di questi il Piemonte e la Liguria ne hanno 850 in esercizio, 382 in costruzione; la Lombardia 247 in esercizio, 209 in costruzione; l'Emilia, le Marche e l'Umbria 145 in esercizio, 561 in costruzione, 315 in progetto; la Toscana 375 in esercizio, 436 in costruzione, 39 in progetto; Napoli 142 in esercizio, 96 in costruzione, 1900 in progetto; la Sicilia 400 in progetto.

Quanto alla Sicilia, se non vi han che progetti, debbo ripetere, come già dissi, che questi progetti saranno presto mutati in realtà, perchè per alcune di quelle linee gli studi sono già cominciati da vari mesi, e credo che nella presente campagna potremo dare principio ai lavori. Del rimanente, io credo che non bisogna esagerarsi l'importanza delle strade ferrate in Sicilia; esse saranno certamente utili in quell'isola, come in qualsivoglia altro luogo, ma la Sicilia ha più particolarmente bisogno, per ora, di buone comunicazioni per via di strade ordinarie, che non per via di strade ferrate. Con ciò non dico che queste non debbano essere fatte, ma credo che le strade ferrate non potranno probabilmente produrre in Sicilia tutti quegli immensi vantaggi che i suoi abitanti, con immaginazione un poco troppo fervida, se ne ripromettono.

Ho dovuto tacere della Sardegna, non essendovi per ora nulla di ben concretato relativamente a quell'isola.

Dirò tuttavia che mi è stato presentata una domanda anche per la Sardegna, e che, in vista specialmente della sua forma oblunga, credo che anche quella provincia potrà essere a tempo opportuno dotata di questi mezzi di comunicazione.

Nel corso dell'anno attuale potranno essere attivati in Italia circa 550 chilometri di strade ferrate, e dentro due anni noi speriamo che possano esserne attuati altri 1500, in tutto 2000 circa chilometri entro due anni, e ne rimarrebbero ancora in costruzione 4300 chilometri.

La Camera vede che, se, giorni sono, parlavo della necessità di procedere con prudenza nel decretare strade ferrate, io, che conosceva tutte queste cifre e che le aveva in mente, non esagerava la necessità di questa prudenza.

Io credo che, se il Parlamento in questa Sessione accorderà al Ministero i mezzi di attuare questi vasti progetti, dei quali una gran parte debbono essere attuati, valendosi del credito di private associazioni, avrà reso un immenso servizio all'Italia e contribuito efficacemente alla sua unificazione, alla sua sicurezza e alla sua prosperità.

Per citare un esempio, dirò come da Torino a Roma per la via più breve, che sarebbe quella del litorale per Genova, Livorno e Civitavecchia, la distanza sarebbe di 666 chilometri, i quali, ognuno vede, che in 18 o 20 ore potrebbero essere agevolmente percorsi.

Da Torino a Napoli, per la linea più breve, che sarebbe quella di Ancona e del Sangro o di quel passaggio degli Apenini che fosse presecelto dalla parte degli Abruzzi, vi sarebbe sempre una distanza meno di 800 chilometri, cioè di 24 ore circa; e da Torino a Brindisi avremmo una distanza di 900 chilometri; di 972, ad Otranto; di 863, a Taranto; di 1500 circa, per Reggio.

Fra queste linee, la prima che può essere costrutta, quanto a Napoli, è quella un poco più lunga per Bologna, Ancona, Otranto, Foggia e Bari, che avrà 950 chilometri circa. Quanto a Roma, la linea che prima potrà unirla a Torino sarà quella,

che non è la più corta, avendo 715 chilometri circa, per Bologna, Pistoia, Firenze, Siena, Chiusi ed Orte, per la quale non rimangono da ultimare che i tronchi da Bologna a Pistoia di 95 chilometri, da Chiusi ad Orte, e da Orte a Roma di 150 chilometri circa. Questi tronchi son tutti in costruzione, tranne quello da Chiusi ad Orte, il quale non offre molte difficoltà, e potranno essere sollecitamente ultimati, non escluso quello da Bologna a Pistoia che potrà esser finito entro due anni.

In quanto alla linea per Bologna, Ancona e Napoli, credo che probabilmente potrà essere ultimata prima, giacchè, meno il passaggio degli Apenini e la traversata d'Ancona, si tratta di una linea tutta facilissima nel litorale pianeggiante dell'Adriatico.

Quando queste linee saranno in esercizio, non solo procaccieranno all'Italia una grande prosperità interna, ma potranno ancora servire mirabilmente alle relazioni internazionali; imperocchè, a cagion d'esempio, da Londra ad Alessandria, invece delle 188 ore che oggi s'impiegano, non ne abbisogneranno che 155, con un guadagno di 30 ore col passare per Parigi, Torino ed Ancona; guadagno che diverrà molto maggiore, quando la strada ferrata sarà proseguita fino ai porti su ricordati dell'estremità meridionale della nostra Penisola.

E qui risalta la convenienza di migliorare il porto d'Ancona, anche per le comunicazioni internazionali per l'Oriente. Ognun vede come queste comunicazioni sieno importanti, e quanto il Parlamento contribuirà efficacemente alla prosperità ed alla sicurezza dell'Italia, qualora onori della sua sanzione i progetti che ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe al deputato D'Ondes, ma debbo fargli osservare che non si potrebbe intavolare una discussione che si aggirasse su questi progetti, di cui non si è fatta finora che la presentazione.

D'ONDES-REGGIO. Permetta, io debbo dire poche parole in risposta a quel che ha detto il signor ministro.

Mi concederà il ministro dei lavori pubblici, che io conosco le condizioni della Sicilia per lo meno quanto lui.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Oh! anche di più!

D'ONDES-REGGIO. . . Io non comprendo perchè le strade ferrate in Sicilia non debbano dare quei vantaggi che l'immaginazione, naturalmente un po' calda dei Siciliani, si promette. Imperocchè la Sicilia ha un'estensione di territorio, per non citare altri paesi, maggiore del paese del signor ministro, la Toscana; ha una popolazione maggiore, ha un numero di prodotti maggiori, e niuno ha mai pensato che in Toscana le strade ferrate non abbiano prodotto tutti quei vantaggi che s'immaginava. (*Rumori*)

Abbiano un poco di pazienza, queste sono quistioni non solo economiche, ma anco eminentemente politiche.

PRESIDENTE. Io credo che la quistione debba limitarsi al progetto in discussione.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Siccome il Ministero ha l'intenzione di fare strade ferrate in Sicilia, l'onorevole D'Ondes intenderà come egli desidera vivamente che queste strade sieno pure profittevoli, sia per l'utile indiretto che ne verrà al paese, sia per l'utile diretto che ne verrà al Governo per l'interesse del pubblico erario. Forse mi sono ingannato; solamente diceva che le strade ferrate sono, a senso mio, un complemento del sistema di comunicazione dei vari paesi, e che è mia opinione che in un paese il quale manca di strade ferrate e di strade rotabili, le rotabili abbiano un vantaggio immediato maggiore che le strade