

anco di costruzione ma di classificazione perchè le due strade già attualmente esistono. Ma, quando pure lo fosse, non sarebbe troppo grave la spesa, perchè non debba prevalere la considerazione del vantaggio che ne risulterebbe.

Fondati a questa conclusione, noi confidiamo che la Camera sarà per adottare la complessiva proposta che forma il soggetto del nostro emendamento.

Per tal modo saranno applicati i principii che siamo venuti esponendo; e sarà adottato un sistema che, nel mentre concorda coi generali interessi dello Stato, concilia ad un tempo gli interessi e le giuste esigenze di molti comuni.

AIRENTI. Nell'interesse della giustizia e del bene dello Stato mi credo in dovere di presentare alla Camera alcune osservazioni in favore dell'emendamento proposto dai deputati Cavour G., Lisio ed altri, principalmente nella parte che ha per oggetto di ottenere dichiarata nazionale la strada che per Ceva e Garessio va al mare. Questa strada ha incontestabilmente tutti i requisiti per tale oggetto e fa tanto più meraviglia di non vederla proposta fra le strade a dichiararsi nazionali, inquantochè un tal favore vuolsi accordare ad altre strade meno importanti e di minore utilità generale. Non è mia intenzione di stabilire odiosi confronti per provare ciò che asserisco, amo meglio lasciare che la Camera decida nella sua saviezza se realmente alcuna delle strade nel progetto del Ministero ed in quello della Commissione portate nella classe di nazionali non sia meno importante di quella da me propugnata.

Del resto poi, per quante possano essere le considerazioni che si vogliono avere presenti per dichiarare una strada nazionale, simile declaratoria fuori di dubbio non si può negare senza contrastare ai principii che informano il presente progetto di legge, e senza commettere una aperta ingiustizia a quella strada che risulta eminentemente importante nell'interesse generale dello Stato, sia sotto il rapporto del commercio interno ed esterno, sia sotto il rapporto strategico e politico.

Ora che questi caratteri concorrano tutti pienamente nella strada di cui si tratta, la è, a mio avviso, cosa evidente e che non può essere seriamente contrastata.

Diffatti, se ci si parla del commercio interno, niuno ignora essere molto attivo il commercio tra il Piemonte e la Liguria occidentale.

La Liguria occidentale riceve dal Piemonte grano, riso, vino, bestiami, legname e simili altri generi. Il Piemonte a sua volta importa dalla Liguria occidentale principalmente olio, sapone, paste, frutta secche e pesce. Ora il trasporto di tutte queste mercanzie si fa col mezzo della strada in discorso, la quale è appunto il grande veicolo esistente fra queste due parti dello Stato; nè può essere altrimenti perchè questa strada, mentre ha i suoi sbocchi più o meno immediati nelle primarie piazze di commercio del litorale, è la più facile ed in pari tempo la più breve via di comunicazione col Piemonte per quella parte della provincia nicese che si trova al di qua della Trebbia, per tutta la provincia di San Remo, tutta la provincia di Oneglia, e la massima parte di quella di Albenga; inoltre essa percorre territori eminentemente produttivi e trafficanti, come sono le valli d'Oneglia, la valle e città di Pieve, la valle del Tanaro, con Ormea, Garessio, Bagnasco e Ceva, centri rispettabilissimi di popolazione, ricchi dei prodotti onde difettano le città del litorale, da cui li ricevono rendendo in cambio i prodotti del loro suolo e della loro industria.

A tutto questo si aggiunga la gran quantità del legname che questa strada somministra al commercio dello Stato, e che si estrae principalmente dalla valle del Tanaro, i vetri

delle due fabbriche di Noceto e Garessio, il lignite ed i marmi delle miniere pure di questi due paesi, e vedrà la Camera che, ben a ragione, si proclama questa strada come di evidente importanza dal lato del commercio interno.

Passando poi a discorrere del commercio esterno, l'importanza di questa strada anche sotto questo rapporto deducesi naturalmente dalle cose fin qui già dette. Onde io crederei di abusare del tempo della Camera, quando mi diffondessi in ulteriori considerazioni al riguardo: solo pertanto mi limiterò ad osservare che l'importanza di questa strada, in ordine al commercio coll'estero, si aumenterà viemmaggiormente, e prenderà proporzioni più estese di quanto ora non si possa credere, allorchando siano condotti a termine i lavori marittimi cui si dà opera nelle diverse città della Liguria occidentale, e principalmente quando sia portato a compimento il porto che si sta costruendo nella città di Porto Maurizio a spese e a cura di quel municipio.

Signori, non è più un puro desiderio, ma può ritenersi come un fatto, che tra un avvenire non molto lontano Porto Maurizio avrà un porto dei più sicuri e capace di contenere trecento e più bastimenti. Questo porto, sebbene sia stato incominciato soltanto sul finire del 1849, dà già ottimi risultati; provvede assai bene ai bisogni del commercio, e serve di ricovero ai bastimenti sì nazionali che esteri.

Dal primo gennaio 1854 al 15 del successivo dicembre approdaron in quel porto 469 bastimenti, che vi fecero operazioni di commercio, ed altri 242 trovarono nello stesso sicurezza ed asilo contro i venti e le tempeste. La media dei bastimenti che vi si trovano giornalmente è fissata a 40; vi furono delle epoche in cui se ne contarono dai 70 agli 80. In tutto il 1854 i bastimenti che approdaron sommano a 900.

Infine, nelle ultime burrasche di mare, le quali, come tutti sanno, cagionarono non pochi danni nei porti di Genova, di Nizza ed in altre località, nessun sinistro ebbe a lamentarsi in quello di Porto Maurizio, sebbene fosse pieno di bastimenti.

Questi dati e queste cifre sono abbastanza eloquenti da sè, e, mentre meglio di qualunque discorso provano l'importanza di questo porto, offrono a chi lo vuole il mezzo di apprezzarne il grado d'importanza che raggiungerà, una volta che sia terminato, e più quando venga dotato di una buona strada di comunicazione coll'interno dello Stato.

Mi rincresce di non essere in posizione di dare alla Camera un'idea del movimento delle altre piazze commerciali della Liguria occidentale: tutti sanno però che molte di quelle città, e principalmente Oneglia, Dianò, San Remo, fanno un considerevole commercio. A fronte di ciò io domando se, a parte ogni altro riflesso, la sola considerazione che questa strada mette in comunicazione il commercio marittimo della Liguria occidentale colle importanti stazioni delle ferrovie di Fossano, di Cuneo e di Bra, le quali non potranno a meno di prolungarsi quanto prima fino a Ceva; se questa sola considerazione, dico, non basterebbe ad imprimere a questa strada il carattere della più alta importanza di commercio internazionale, atto a farla dichiarare reale.

Ma se questa strada è importante dal lato del commercio sì interno che estero, non lo è meno sotto il rapporto militare e politico: militare, perchè è la via più facile e più breve che dalla capitale va alle fortificazioni di Ventimiglia, le quali costituiscono la nostra frontiera militare verso la Francia meridionale, e perchè, attraversando tutto il Piemonte occidentale, fornisce al Governo il mezzo più sicuro e più comodo per le truppe e per gli altri materiali che fosse del caso di trasportare sia a detta frontiera, sia ai diversi punti percorsi