

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UNA
MAGGIORE SPESA DI LIRE 63,803 PER IL PAR-
LAMENTO NAZIONALE.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta relazione di Commissioni.

La parola è al deputato Franchi.

FRANCHI, relatore, presenta la relazione su detto progetto di legge. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 527.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLE PETIZIONI
RELATIVE ALLA STRADA FERRATA DA TORINO
A SAVIGLIANO.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sulle petizioni riguardanti la strada ferrata detta di Savigliano.

MOFFA DI LISIO. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Vi sono degli altri iscritti prima. Il signor Franchi è il primo scritto, ma dichiara di cedere la parola al signor Moffa di Lisio.

MOFFA DI LISIO. Come ragion vuole, io vengo ad appoggiare tutte quelle petizioni che favorevoli sono alla via ferrata di Savigliano, giacchè la società che assumere vuole l'incarico di attuare una simile via è la sola che sino ad ora abbia provato avere mezzi bastevoli per una tanta impresa. Che se un'altra associazione proponesse di andare più in là che non Savigliano, provando di avere mezzi proporzionati allo scopo, si faccia innanzi e sarà essa certamente e dal signor ministro e dalla Camera a quella di Savigliano preferita. Ma in caso contrario si dia, e prontamente si dia principio a quella via ferrata di Savigliano che da tanto tempo si sta aspettando dalle circostanti popolazioni. Approvi adunque il Governo la via ferrata di Savigliano, badando però che i capitoli di concessione (*cahier de charges*) siano per quanto si potrà favorevoli a quei tronchi di strada che da destra e da sinistra potrebbero venire a raggiungere la strada di Savigliano; e siccome il benessere e la ricchezza delle provincie e dei municipii formano il benessere e la ricchezza dello Stato, io pregherò il signor ministro di vedere se lo Stato non potrebbe favorire quei tronchi di via ferrata che ho qui sopra accennati col concedere ad essi di percorrere coi loro particolari convogli la via ferrata di Savigliano, mediante un modico dazio, concedendo inoltre alla società di Savigliano di percorrere gratuitamente il tratto di ferrovia dello Stato da Truffarello a Torino; ora la via ferrata di Savigliano credo vada a congiungersi con quella di Genova.

MICHELINI. Dopochè l'onorevole deputato di Cuneo svolse lungamente i vantaggi che al pubblico risulterebbero dal prolungamento della via ferrata da Savigliano a Cuneo, poco mi rimane ad aggiungere; limiterò pertanto il mio dire a due osservazioni.

I Governi circa le strade ferrate hanno generalmente tre sistemi da seguire: o le costruiscono eglino stessi, ovvero ne concedono la costruzione a società private, ed in questa guisa si è comportato il Governo inglese; ovvero seguitano un sistema misto, quello cioè di costruire le linee principali e più difficili, concedendo le altre alle società private, e questo sistema è quello che seguita la maggior parte dei Governi,

nel quale pare voglia entrare il Governo piemontese. Ma in questo sistema bisogna che il Governo abbia l'avvertenza di stabilire, direi così, *a priori*, le linee che egli vuole costruire, e quelle che vuole abbandonare alla privata industria; se altrimenti si comportasse ne nascerebbero molti inconvenienti. Il principale sarebbe quello che male provvederebbe all'interesse della nazione, all'interesse dei contribuenti, ove si facesse a costruire quelle strade ferrate che in proporzione danno minore profitto, o sono anche passive, abbandonando le imprese proficue alla privata industria.

Ma vi è un altro inconveniente sul quale maggiormente mi estenderò, perchè applicabile appunto al caso nostro, ed è che potrebbe avvenire che fosse inegualmente ripartito il beneficio che dalle strade ferrate proviene, la qual cosa sarebbe ingiusta, perchè alle spese delle strade ferrate contribuiscono tutte le parti dello Stato in proporzione delle ricchezze degli abitanti. Certamente qualunque strada ferrata si faccia tornerà più o meno direttamente od indirettamente utile a tutto lo Stato, ma siccome è eguale il contributo per la costruzione delle medesime, così, per quanto è possibile, eguale deve essere il beneficio che alle singole parti dello Stato deve tornare. Ora l'alto Piemonte contribuì per la sua quota alla formazione della strada ferrata, cioè quella che da Torino conduce a Genova, la quale deve attraversare gli Appennini, e quella che anderà da Torino a Ciampelli, che con grande dispendio deve passare per le Alpi, eppure nessun profitto può tornare alla provincia di Cuneo dalla costruzione di tali strade, anzi il commercio, dirigendosi unicamente per la via di Genova, rende sempre più deplorabile la condizione della provincia di Cuneo.

Florida era una volta quella provincia, quando cioè Nizza era il solo porto che appartenesse allo Stato del Re di Sardegna; ma dopo l'unione del Genovesato col Piemonte di molto decadde dall'antica prosperità. Decadde poscia di più ancora per la costruzione delle strade che dall'interno tendono alla riviera occidentale della Liguria, le strade voglio dire che accennano a Savona, ad Oneglia, ad Albenga. Nè mi si dica che la miseria di quella provincia provenga dalla topografia sua posizione.

Se ciò fosse mi rassegnerei che, abbandonata dal commercio, diventasse una solitudine unicamente atta alle meditazioni filosofiche; ma ciò non è: difatti la valle di Stura è il più facile tragitto che vi sia dal Piemonte alla Francia, e fare una strada lungo quella valle è un lungo desiderio dell'alto Piemonte sinora insoddisfatto.

Si opponevano una volta motivi politici, si diceva che l'Austria non permetteva al Re di Piemonte che desse favore adito nei suoi Stati ai Francesi, e chi voleva scrivere a favore di quella strada ne era impedito dalla inesorabile censura.

Cambiarono le cose, ma non si fece niente per quella provincia. Il Consiglio provinciale nulla lasciò d'intentato onde si aprisse una volta una strada carreggiabile per la valle di Stura; fu fatto dall'ingegnere di quella provincia un grandioso progetto; ma appunto perchè grandioso e difficile, se non d'impossibile esecuzione, non si è dato mano all'opera. Ma tra una strada carreggiabile qualunque, ed una strada simile a quella progettata, vi sono molte gradazioni, e questo è il caso di dire che il meglio è nemico del bene.

Per me, io credo che se si lasciasse all'industria privata l'apertura di una strada carreggiabile nella valle di Stura col diritto di rimborsarsi delle spese mediante un dazio, questa strada sarebbe subito eseguita, perchè allora non si penserebbe a tanto lusso, come si è pensato nel progetto fatto dal Ministero...