

considerazioni, intorno alla terza è evidente che, adottando una linea la quale paralizzi quella del Governo, vale un creare una concorrenza funesta al Governo stesso.

Quindi è che, riflettendo come la strada proposta dal Ministero e dalla Commissione tragga un grande utile dal trasporto delle robe e mercanzie che vengono per la via del mare, non v'ha dubbio che essa pregiudicherà d'altrettanto le finanze, privandone la strada governativa, non che gl'interessi di molte popolazioni che hanno fatti sacrifici per l'attuale strada.

E qui è da avvertire come le due linee da Torino per Fossano, Mondovì e Savona, e quella di Torino per Carmagnola e Savona, differenzino di poco nella lunghezza fra loro, dacchè si ha :

da Torino a Fossano . . . . .	chilometri	64	
da Fossano a Savona . . . . .	»	86	
		<u>150</u>	150
<b>Totale . . . . .</b>	<b>chilometri</b>	<b>150</b>	
da Torino a Carmagnola . . . . .	chilometri	27	
da Carmagnola a Savona . . . . .	»	115	
		<u>142</u>	142
<b>Totale . . . . .</b>	<b>chilometri</b>	<b>142</b>	
Restano . . . . .	chilometri	8	

d'onde ne emergerebbe una differenza in più non maggiore di 8 chilometri, la quale, pur si compensa per le differenze di livello e di pendenze.

Inoltre la nuova strada non disterebbe di più di 4 o 5 chilometri della esistente.

Adottando la linea proposta dalla Commissione si paralizzerebbero ad evidenza i vantaggi che intendeva procurarsi il Governo coi sacrifici fatti all'epoca della compra della ferrovia di Cuneo.

Quando il Governo avesse già disponibile la società che si assumesse tale lavoro, e fosse in corso di trattative, forse non solleverei questa questione; ma, dacchè non esiste ancora società alcuna, io farei la proposta che la legge si limitasse a determinare i punti estremi della linea, e che, lasciando facoltà alla società di seguire quella che meglio sia per convenire, fosse contemplata nella legge stessa al Governo la facoltà o di seguire la proposta della Commissione o di concedere, all'evenienza, la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Torino a Cuneo, coll'autorizzazione di percorrere coi propri convogli la ferrovia governativa da Cuneo a Torino, stabilendo un diritto di pedaggio in tale limite che possa essere conveniente alla società di seguire la direzione da Fossano a Torino.

Quanto io dimando non è che una facoltà pel Governo, un mezzo che si offre al Governo stesso di trattare secondo una maggiore convenienza, e di economizzare forse una parte dello ingente premio di 10 milioni che si vorrebbe acconsentire.

Per le considerazioni esposte, io ho fiducia che il Governo voglia accettare questa maggiore facoltà e la Camera accordare un mezzo di ottenere economia, conseguendo lo stesso scopo, e quindi proporrei di così stabilire l'articolo 1°:

« È data facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Savona a Torino, sia sotto l'osservanza delle condizioni contenute nel quaderno d'oneri annesso alla presente legge, sia coll'autorizzare la società che ne assumerà l'esercizio di percorrere con propri convogli la ferrovia governativa con un dritto di pedaggio che renda conveniente alla società di seguire la direzione per Fossano. »

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

**BORSARELLI.** Signori, quando il Parlamento subalpino, convinto della necessità di aprire una seconda ferrovia dal Piemonte al mare, deliberava la strada ferrata da Torino a Savigliano, volle che la stazione di quest'ultima città fosse costruita in modo da presentare la comodità del prolungamento della ferrovia verso Mondovì ed oltre, e sanzionò a questo fine l'articolo 11 della relativa legge di concessione del 1850.

Il motivo che indusse il Parlamento d'allora e il Governo a scegliere pel prolungamento quella direzione fu evidentemente quello, e della facilità del prolungo in quella direzione, e della importanza della città di Mondovì.

Ora, il tracciato della ferrovia di Savona che è sottoposto all'odierna deliberazione della Camera tiene una ben diversa direzione; esso, scartando la linea di Savigliano, e percorrendo lungo il Tanaro, lascia la città di Mondovì in disparte, ad una distanza di circa 8 chilometri, e la costituisce così in uno stato d'isolamento che non si potrebbe bastantemente lamentare, e che tradisce in certo qual modo lo scopo ed i vantaggi che il Governo si propone nella concessione.

Ed invero, o signori, in tutto il progresso della linea di Savona, in tutto il tratto che vi è tra Savona e Carmagnola, senza disconoscere l'importanza delle altre località, Mondovì, o signori, è la città la più importante per popolazione, per industria, per commercio, per pubblici tributi; ad essa, come capoluogo, affluiscono tutti i comuni del circondario, che sono in numero di 70; essa ha due depositi militari; ultimamente ancora ha acquistato il deposito dell'ufficialità dell'esercito meridionale della divisione Thurr, essa ha una regia scuola normale, un fiorentissimo liceo, convitto nazionale, con un collegio convitto vescovile che è il più numeroso del regno; essa possiede fabbriche e stabilimenti industriali, tiene due mercati floridi settimanali; coi suoi mandamenti che la circondano conta una popolazione di 65 mila abitanti; il suolo vi è ricco di produzioni svariate che si smerciano nelle provincie limitrofe ed anche all'estero; e se la Commissione, nell'appoggiare la ferrovia di Savona, fra le altre cose accennò ai legnami di costruzione navale, io vi posso accertare, o signori, che la maggior parte di questo legname di costruzione navale si tira precisamente da quelle località che la strada di Savona in progetto lascerebbe in abbandono, le località, dico, di Mondovì, Villanova, Frabosa, Morozzo, Pamparato, ed altre località che si incontrano alla volta di Cuneo.

Questa, o signori, è una ricchezza, questo è un movimento che, sebbene da alcuni anni, per circostanze a tutti note, abbia d'alquanto rallentato, tuttavia potrebbe raddoppiare, triplicare al favore di una ferrovia che scorresse vicino a queste località, ed ove questa passasse alla distanza di ben otto chilometri, non potrebbe a meno che poco per volta intieramente cadere in rovina; e la rovina non sarebbe solamente di Mondovì, nè delle località che lo attorniano, ma sarebbe anche una rovina nazionale; perchè è in queste località, dove vi sono elementi di ricchezza, dove sono quelle materie prime, che, trattandosi di una ferrovia, si debbono naturalmente tenere presenti, giacchè le materie prime oggimai costituiscono forse il primo elemento del movimento industriale e delle ferrovie.

Io prego la Camera a scusarmi se le parlo di interessi locali. Io non lo nascondo, un sentimento di amor patrio anima il mio discorso, ma nello stesso tempo io porto ferma la con-