

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 MAGGIO 1879

Se si traccia una linea retta e perpendicolare che da Pino discenda a Genova, noi vediamo che questa linea interseca Gallarate; dunque il punto di Gallarate si trova lungo la linea più diretta per Genova, e l'andare a Novara è già una transazione, è lo scostarsi da questa perpendicolare.

Fa grande sorpresa il vedere come la linea, sboccando dai monti verso la pianura, e giunta a lambire la frontiera della provincia di Milano, alle porte di una regione ricca e industriosa, tutto ad un tratto, quasi per partito preso, la eviti e si getti sulla sponda destra del Ticino, ove trova un'altra ferrovia, minori risorse locali, e maggiori spese di costruzione. Difficilmente si dura fatica a persuadersi dei motivi che legittimano questo fatto.

Il riassunto di tutto questo si è, che noi crediamo che la linea di Novara-Gallarate-Sant'Andrea-Luino debba essere egualmente eseguita, quand'anche si faccia la linea del Monte Ceneri. Questa linea soddisfa egualmente bene quanto quella di Sesto Calende agli interessi di Genova e del Piemonte, per ciò che concerne il traffico internazionale colla Svizzera e la Germania pel Gottardo, mentre d'altra parte avvantaggia grandemente la comunicazione col Gottardo per Milano, e per quella parte d'Italia che fa capo a Milano, e trae il massimo partito dalle risorse del traffico locale.

La linea di Sesto Calende invece, mentre non giova meglio dell'altra alle provenienze di Torino e di Genova pel Gottardo, danneggia un'altra linea già esistente, trascura i maggiori profitti del traffico locale, e infligge un danno gravissimo a quella corrente commerciale che si dirige al Gottardo da Milano e dall'Italia orientale e centrale, obbligandola ad allungare la via di più di 11 chilometri effettivi, oltre quelli virtuali dipendenti dall'ostacolo dell'altipiano di Somma.

Crediamo quindi di usare di un diritto di legittima difesa nel respingere questo danno. E sono talmente convinto dell'importanza e necessità di questa linea, che ove si adottasse ora il partito di approvare il tracciato di Sesto Calende, credo non passerà molto tempo che lo Stato dovrà assumersi anche il carico di costruire la ferrovia per Gallarate.

Questa è la soluzione del presente; vi è poi la soluzione dell'avvenire. E questa si è che tutti gli obbiettivi ai quali ho accennato, vale a dire, Torino, Genova e Milano, abbiano la loro ferrovia indipendente e diretta per accedere al passaggio del Gottardo. Milano vi andrà per Gallarate, Sant'Andrea e Luino; Genova per Mortara e Buffalora, o Turbigo, Gallarate e Luino; Torino col mezzo della grande attraversante da Santhià a Sesto Calende,

collegandosi alla linea del Gottardo alla stazione di Vergiate.

Credo che questa sarà la soluzione vera in un avvenire forse non molto lontano. Ora il tracciato da noi proposto e propugnato ha questo grande e indiscutibile vantaggio che si presta, si adatta, anzi apparecchia fin d'ora opportunamente la soluzione futura del problema.

Pongo fine ringraziando la Camera della sua benevola attenzione. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero:

« La Camera invita il Governo a presentare alla approvazione del Parlamento il progetto concreto per il collegamento della rete ferroviaria italiana colla linea internazionale del Gottardo e passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Bizzozero ha facoltà di parlare.

BIZZOZERO. Signori, il mio compito è assai semplice, perchè non vengo a discutere in merito alla linea da tenersi per congiungere Genova alla ferrovia del Gottardo; io vengo semplicemente a domandare che si forniscano i mezzi per tale discussione.

Il mio discorso dunque sarà assai breve e la brevità d'altronde mi è anche imposta da una necessità fisica.

La convenzione di Berna del 15 ottobre 1869, dava all'Italia l'obbligo di costruire sulla riva sinistra del lago Maggiore una strada ferrata, che collegasse la ferrovia Svizzera sulla frontiera presso Pino, ad uno dei punti della rete italiana *sulla via diretta di Genova, sur la route directe de Gènes.*

La relazione del Governo con la quale si presentò all'approvazione del Parlamento quella convenzione diceva che « l'Italia era perfettamente libera di assegnare quel tracciato che, *dopo gli opportuni studi,* sarà riconosciuto il più conveniente nell'interesse specialmente di Genova. »

Il trattato internazionale del 12 marzo 1878, pure stipulato a Berna, all'articolo 4, determina che « l'Italia provvederà a che il raccordamento tra le linee italiane e la Gottardiana Bellinzona-Pino, sia effettuato in modo da dare soddisfazione anche agli interessi della città di Milano. » Trattasi dunque di costruire tra Genova e la linea Bellinzona-Pino una linea, la quale soddisfi gl'interessi di Genova, ed in pari tempo torni vantaggiosa agli interessi di Milano. Ora la tabella A del disegno di legge ministeriale scioglie implicitamente la questione; dà cioè per stabilito e provato, che la linea la quale soddisfa egualmente gli interessi di Milano e di Genova è quella passante per Novara.

« Quanto a Genova è questa (dice la Commis-