

## TORNATA DEL 30 APRILE 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di una ferrovia da Novara al lago Maggiore — Continuazione del discorso del deputato Torelli in sostegno del progetto ministeriale — Presentazione di due progetti di legge del ministro delle finanze, per l'abolizione della gabella del sale in Sardegna, e per la riforma delle tasse sugli atti giudiziari — Relazione sul progetto di legge per l'erezione in comune di alcune borgate del Sulcis in Sardegna.*

La seduta è aperta alle ore 4 e 1/2 pomeridiane.

**AIRENTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale, posto ai voti, è approvato.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE D'UNA STRADA FERRATA DA NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge pel prolungamento della ferrovia da Novara al lago Maggiore.

La parola spetta al deputato Torelli per la continuazione del suo discorso.

**TORELLI.** Ieri ebbi l'onore di esporre alla Camera come io verificassi a Ginevra che il prezzo del trasporto d'una tonnellata di merci da Marsiglia a quella città sia per media di lire 65, benchè per prendere più larga cifra io lo abbia portato anche a 70.

Ma io non voleva dire a nessuno, e meno poi a' miei onorevoli avversari: se mai non credeste, andate a Ginevra a verificare anche voi; feci qualcosa di più comodo per loro, e per quanti vogliono internarsi anche nei dettagli di questa questione.

Io mi recai adunque presso tre delle primarie case di spedizione di Torino perchè volessero compiacersi a darmi questi dati, dicendo loro che era un deputato che le chiedeva per valersene alla Camera: debbo dire che si prestarono colla massima compiacenza, e di questo posso renderne anche pubblici ringraziamenti, poichè è sempre cosa grata il veder cittadini prestarsi con sollecitudine a procurare nozioni ad un deputato che le richiede per causa pubblica.

Le loro informazioni coincisero con quanto già io aveva appreso: il trasporto da Marsiglia a Lione per acqua fu quello che levò ogni commercio a Genova, e che costituisce la gran differenza; la ditta Bonafous che fu una di quelle da me interpellate, per maggior sicurezza, scrisse alla medesima ditta a Lione, chiedendone i prezzi precisi, e quella ditta con lettera in data 16 marzo prossimo passato rispose che quando il Rodano è navigabile i battelli a vapore fanno pagare 350 per 100 chilogrammi, che equivale a 35 lire per tonnellata.

La ditta Razzetti, ch'è una delle più antiche case di spedizione di Torino, e che prima del 1840 faceva dessa le spedizioni da Genova a Ginevra, mi completò le notizie della ditta

Bonafous; mi disse che dopo l'epoca accennata il commercio di Marsiglia paralizzò quello di Genova per Ginevra, che ora si limita a' prodotti del suolo, ai risi e frutta delle riviere che spedisce la sua casa medesima; mi confermò pure che la media da Marsiglia a Ginevra poteva ritenersi a 65 per tonnellata, o 650 per quintale, essendo essi soliti a calcolare per quintale, il massimo poi a 70.

Per ultimo mi diressi anche alla ditta Brambilla che pure mi diede la cifra di 70; ma avendomi detto che in casi straordinari poteva andare anche a più, così in luogo di prendere la media di 65, datami dalla ditta la più al fatto di questo, presi le lire 70 per tonnellata. Questo è il prezzo d'oggi; ma fatta la strada ferrata da Ginevra a Lione (strada già concessa alla ditta Bartoloni e che certo si farà ben prima di quella del Sempione) che è di 150 chilometri, e calcolati alla tariffa di 16 centesimi, danno lire 2080 che unite alle 35 del trasporto da Marsiglia a Lione formano un totale di lire 5580.

La linea da Genova pel Sempione fino al lago sarebbe naturalmente tutta di terra, e da questi due punti estremi si contano 411 chilometri (1) che calcolati di soli 16 centesimi per chilometro e per tonnellata danno lire 6576; vi sono poi 76 chilometri di lago, che, calcolato a centesimi 8, danno lire 680 e così lire 7184 per trasporto d'una tonnellata da Genova a Ginevra.

Ora permettetemi di dar ragione de' prezzi assunti per base. Il prezzo di centesimi 16 per tonnellata e per ogni chilometro è il prezzo normale medio che io prenderò sempre per base ne' miei calcoli; ma siccome non è permesso il fissare questa base senza darne i motivi, e come da questa base, giusta od erronea, dipende anche il valore delle conseguenze, mi permetterà la Camera di dare la ragione per cui ho creduto attenermi a questa media. Per venire a stabilirla è d'uopo sapere anzitutto come siano tassate le merci che formeranno l'oggetto principale del nostro commercio colla Svizzera e colla Germania, ho preso quindi ad esaminare la nostra tariffa, ed ho trovato che gli oggetti principali sono pressochè tutti compresi nella prima classe che paga 18 centesimi per tonnellata e per chilometro, oltre un diritto fisso

(1) Da Genova a Gravellona . . . . .	200
Da Gravellona a Domo . . . . .	81
Da Domo a Briga . . . . .	63
Da Briga al lago Maggiore . . . . .	117

di centesimi 20 per quintale, ossia lire 2 per tonnellata, il che darebbe sulla nostra strada circa un altro centesimo e frazione (che tralascio) per tonnellata, che verrebbe così a portare la prima classe tutto compreso a centesimi 19 per chilometro e per tonnellata; che sia poi vero che quasi tutte le merci che formeranno oggetto del nostro commercio sono comprese in quella classe, basterà l'annunciare alcune principali, come *cotoni in natura, in filo, caffè, zucchero brutto, zucchero raffinato, cacao, droghe, marmi lavorati, lane, lini, sale comune, tabacco*.

Venendo alla seconda classe che paga 16 centesimi, compreso il diritto fisso, non si trova più che i *vini in bottiglie* e gli *oli ed aceti* che possano formare oggetto del nostro commercio.

Nella terza che paga 13, compreso il diritto fisso, si trovano *grani e riso, vino in botti e legname da tintura*.

La media di tutte queste tre classi somma precisamente 16 centesimi; ma vi ha questa grande differenza, che laddove i centesimi 16 non rappresentano che la media di queste tre classi, gli 8/10, se pure non sarà ancora più, delle merci, apparterranno alla prima classe e noi non abbiamo che a consultare il movimento commerciale del nostro Stato, pubblicato per cura dell'amministrazione delle gabelle per esserne convinti.

Qui conviene fare una distinzione di grave importanza fra la media degli oggetti trasportati nell'interno, e la media delle merci per l'estero.

La nostra tariffa contiene sì nella terza che nella quarta classe molti oggetti che alimentano il movimento interno, e rendono assai; ma che non sono e non potranno essere mai oggetti di commercio coll'estero, e meno poi colla Svizzera e Germania, come, per esempio, legna da ardere e da fabbrica, che riceviamo da quelle parti, sabbia, ferro, ghisa, pietre, tegole, ardesie, concimi, calce, gesso e simili.

Se noi prendiamo la media generale, vi entrano anche questi elementi che rendono assai più di quello che si potrebbe credere, poichè la legna da ardere, per esempio, arriva a Torino sino da Alessandria. La media generale pertanto che comprende tutto questo movimento interno di oggetti tassati poco deve per necessità essere molto più bassa, e così il nostro rendiconto ufficiale la calcola a 14 centesimi.

Ma perchè noi potessimo prendere quella media, sarebbe d'uopo anzitutto provare che tutti gli oggetti che formano quella media, sono o saranno merci di trasporto, ma invece per i 4/5 della terza classe che io ho compresa, non lo sono più, e meno poi gli altri, poichè certo a nessuno verrà in mente che noi faremo commercio colla Germania di legna da ardere, mattoni, calce e sassi; di questi oggetti, non che di quelli delle classi tassate così tenuamente, non ve n'ha un solo che possa ritenersi formar oggetto del nostro commercio coll'estero, perchè sono merci che non sopportano la spesa di un viaggio lontano, e quelle poche che la sopporterebbero, come, per esempio, il legname da costruzione e carbon fossile, lo si ha molto più a buon mercato ove vogliamo andarvi, e non saremo noi che lo recheremo a que' luoghi.

La media di 16 centesimi per le merci che passeranno per la strada ferrata alla Svizzera, da qualunque parte s'intenda condurle, è media piuttosto bassa che alta, e chi ne dubita esamini gli oggetti contenuti nella tariffa e segnatamente nella prima classe che porta 13 centesimi per chilometro e per tonnellata, oltre il diritto fisso, e se ne convincerà. Del resto, noi stessi poi, nel fissare la tariffa per la strada da Torino a Novara abbiamo concessa una tariffa superiore, cioè di 20 per la prima classe, di 18 per la seconda, di 16 per la terza.

Ma si potrebbe rispondere: le nostre tariffe sono troppo alte, potremmo ridurle e questo rimprovero lo trovai nel rapporto della Commissione.

Per giudicarne la portata, confrontai la nostra tariffa con la francese, che qui presento. Trovo anche qui sei classi e cinque altre distinzioni di prezzi *misti*, prezzi *fuori classe*, ecc. Esaminandola vidi che, ben lontano dall'essere assai più inferiore, in media se non uguaglia la nostra, non è di molto inferiore; e valga il vero, a pagine 152 di questa *Guida di tutte le strade ferrate della Francia*, trovo, per esempio, che sulla linea del Nord per la distanza da Parigi a Beaumont, che è data in 102 chilometri, si pagano per il caffè posto in seconda classe lire 17 50 per una tonnellata, il che fa centesimi 17 01 per chilometro; da noi pagherebbe 18 centesimi perchè que' piccoli amminicoli di diritti fissi vi sono anche in Francia sotto il titolo di diritto di bollo, registro ed altro.

Il cotone in lana colà non paga, è vero, che 15 centesimi essendo in terza classe, laddove da noi è in prima, e paga 18; ma all'opposto il cotone filato colà è in prima e paga 19 centesimi, e presso noi non ne paga che 18. I vini in casse poi li ho trovati, con mia sorpresa, essere posti in prima classe sulle strade ferrate del Centro, in quella d'Orléans ed in quella di Nantes, ed in seconda in quella del Nord, e pagano sulle prime citate strade 19 centesimi e sulla seconda 17. Presso di noi, invece, sono in seconda classe e pagano 15 centesimi. Vede dunque la Camera che la tariffa francese, per alcuni oggetti, è superiore alla nostra.

Esaminati i risultati in complesso del movimento francese, quale è dato da Teisserenc nella sua opera *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France*, ho trovato essere colà avvenuto in maggior proporzione, come è naturale, di una rete più estesa della nostra, che la media dei trasporti è molto più bassa perchè grandissimo fu il movimento di quegli oggetti che servono per la consumazione interna, ma che non formerebbero mai oggetto di commercio lontano, e questa media varia fra i 7 e 12 centesimi (1). Ma ritornando alla tesi dei prezzi della nostra tariffa, dico che se noi pensiamo che la nostra strada supera la media delle strade ferrate inglesi le quali ne contano alcune che salirono ad 1,200,000 lire per chilometro, altre molte fra gli 800 mila e 900 mila, e pensiamo che presso di noi è elevatissimo il prezzo del carbone che costa 50 lire a Genova e 70 a Torino, laddove costa solo da 15 a 18 in Inghilterra e da 20 a 25 in Francia, non solo dobbiamo concludere che non è elevata la nostra tariffa, ma che è una delle più miti; certo che vi sono in Germania strade che le hanno più basse assai, ma costarono lire 150 mila ed anche meno per chilometro, e sono poi anche bene spesso interrotte e facilmente rovinare come ebbi a verificare nel 1851 su quella del Badese, che la trovai puntellata in molti luoghi per corrosione di acque, e seppi che ciò avveniva spesso. Dovunque poi si verifica che la media delle merci in complesso è bassa per la stessa causa del trasporto di materiali ed oggetti di poco valore ed a brevi distanze, ma che prese complessivamente sommano ad una cifra considerevole.

Come ho dato ragione a suo luogo del prezzo normale di centesimi 16 da me adottato per il trasporto per terra di una tonnellata di merci sopra un chilometro, così ora devo dare la ragione della media che prenderò per i trasporti per acqua, che sarà di 8 centesimi, e la ragione o motivo è semplicissima, ed è il fatto che sebbene la tariffa dei vapori segni il prezzo di lire 6 50 per tonnellata da Arona a Locarno che

(1) Opera succitata, pag. 359.

darebbe centesimi 10  $\frac{1}{2}$  essendovi 60 chilometri di distanza, si fanno però prezzi a lire 5 e a lire 4 e perfino a lire 3 50 per tonnellata per ogni sorta di merci, eccettuato le balle di seta; come dal certificato che io presento, proveniente dal rappresentante dell'impresa dei battelli a vapore; or ben vede la Camera che se la prima riduzione corrisponde a 8 centesimi, se la seconda corrisponde a 7 e la terza corrisponde a soli 6 centesimi, ben discreto sono io se in luogo di prendere la media di queste tre cifre che sarebbe appunto centesimi 7, prendo invece la più alta che è quella di 8. Nel seguito delle mie dimostrazioni proverò poi col confronto dei trasporti delle piazze che ci faranno concorrenza come quel medio da me adottato sia anzi piuttosto alto che basso; ma ora non voglio anticipare su questo, e voglio solo far ben presente che queste basi sulle quali ho dovuto trattenermi sono della più alta e decisa importanza e si è coll'alterar queste, coll'alzarle od abbassarle a capriccio, che si può far risultare la convenienza anche laddove avvi la più evidente perdita; e così viceversa.

Se io ho dovuto quindi ben documentare queste mie basi, che ritengo calcolate assai severamente per me ed assai largamente per gli avversari, come dimostrerò, si fu appunto per la loro grande importanza.

Giustificate così le cifre che io prenderò per base, richiederò il confronto colla linea del Sempione.

Sulla linea da Marsiglia a Ginevra costa oggigiorno il trasporto di una tonnellata lire 70, e costerà lire 55 50 quando sia costrutta la strada ferrata da Lione a Ginevra.

Sulla linea del Sempione costerebbe lire 71 84.

Quest'ultima cifra di 71 contro 55 contiene l'assoluta impossibilità di concorrenza, e qui mi spiego.

In tesi generale non si può dire che un porto che arriva ad un dato luogo, con una spesa molto più forte di un altro sia soccombente per questo e non possa lottare; sarebbe un gravissimo errore. Io mostrerò come Trieste faccia concorrenza sul lago di Costanza a Rotterdam, che vi arriva con una spesa di 90 lire per tonnellata, quantunque Trieste ne debba sopportare una di 150; ma la ragione è chiara. Le merci che trasportano sia Rotterdam che Trieste non vengono prodotte in quei porti, ma condotte da lontano; ora Trieste che carica a Smirne e a Tessalonica i cotoni e le lane d'Oriente ha un tragitto minore e minore spesa di Rotterdam che cerca i cotoni e le lane alla Nuova Orléans e nell'Australia ed il computo vuol essere fatto da Smirne e Tessalonica al lago di Costanza e dalla Nuova Orléans od Australia al medesimo lago; in questo caso 150 calcolato unicamente da Trieste può far concorrenza a 90 calcolato da Rotterdam.

Ma se in tesi generale conviene far questo calcolo, è altresì egualmente certo che il conto, a partire dal solo porto, è matematicamente vero per quanto si riferisce al confronto fra due porti che attingono alle medesime origini ed hanno la medesima via di mare, e questo è precisamente il caso di Genova e Marsiglia; sia che carichino in Levante o nell'Occidente, la spesa per arrivare al porto è eguale, e la differenza, anche solo di una lira dai due suddetti luoghi ad un centro comune di smercio, indica una supremazia reale nel porto che vi arriva più a buon mercato; e così credere che si possa con 71 di spesa lottare contro 55, è credere l'impossibile, perchè la differenza è tutta di mera perdita.

Nell'assoluta impossibilità di pensare ad una linea che oltre l'essere di un costo favoloso sarebbe totalmente a nostro carico, senza che si possa attenderne risultato alcuno, ci è d'uopo cercarne altre, e la prima nostra cura è di cercare ancora se sianvi passi che interessino anche altri; conviene

essere certi di non rimanere soli, poichè questa circostanza, parmi averlo già detto, sarebbe un grande argomento di dubbio intorno alla convenienza di una linea.

Al di là del lago noi abbiamo due passi che siamo certi che interessano anche altri, e per cui sono disposti a grandi sacrifici. Il passo del San Gottardo interessa i Cantoni del Ticino, di Lucerna, Berna, Uri e Basilea; il passo del Lukmanier interessa i Cantoni del Ticino, dei Grigioni, di San Gallo, Glarus, Appenzello e Zurigo. Per questo secondo poi non solo vi è la certezza dell'interessamento da parte di quei Cantoni, ma vi esiste la società che ho già menzionata.

Voi vedete, o signori, come abbiamo già fatto un passo innanzi: quanto meno non siamo soli, abbiamo la certezza della cooperazione dei padroni del territorio ove ci chiamano anche i nostri interessi. Ma io sono ben lungi per ciò solo di ammettere la nostra compartecipazione; siccome questa dipende dall'utile che se ne spera, conviene naturalmente che quest'utile sia provato e provato all'evidenza, appunto perchè si tratterebbe di opere in suolo straniero.

Le due strade sia quella del San Gottardo che quella del Lukmanier verrebbero per ora condotte ai piedi dei monti che si dovrebbero valicare coi mezzi ordinari; l'una e l'altra dovrebbero avere per iscopo di renderci padroni od almeno chiamarci a parte del commercio germanico il cui centro è il lago di Costanza. Le due linee devono essere studiate sotto il doppio aspetto del lato tecnico, che stabilisce la possibilità dell'esecuzione e del lato della convenienza commerciale.

La prima parte è estranea alle deliberazioni della Camera; si tratta di fatti che conviene siano accertati da periti. Nella questione che ci occupa pare incontestato che volendosi limitare ad andare solo ai piedi dei monti sia possibile da ambe le parti; ma vi è questa differenza notevole che per riguardo al Lukmanier esistono anche studi di dettaglio fatti da due distinti ingegneri, l'uno il cavaliere Carbonazzi, già nostro collega alla Camera, l'altro il colonnello federale ingegnere La Nicca.

Questi studi avrebbero condotto a constatare anche la possibilità di una strada ferrata continua quando la si volesse intraprendere anche coi mezzi che somministra la scienza al giorno d'oggi. Veramente è questa una questione d'arte e non mi inoltrerò più addentro; ma siccome mi era impossibile lo studiare questa questione senza decidermi per una via, ed essendovene di preponderanti dal lato commerciale per il Lukmanier, come proverò in appresso, così in luogo di entrare in questioni fuori di ogni mia competenza, come sarebbe una questione d'arte, mi permetta la Camera di fare un cenno tanto sull'autorità alla quale mi appoggio, quanto sul passaggio in discorso.

Il Cantone Grigione, come sapete, è il più vasto e montuoso di tutta la Svizzera; esso è ammirato per le sue belle strade; or bene il maggior numero di queste è opera del colonnello La Nicca; non si contano meno di 300 chilometri di strade eseguite dietro i suoi progetti e sotto la sua direzione; fra queste sono distinte la Giulia che da Coira mette all'Engaddina, traversando il monte Giulio, ed altra recentissima che dall'Engaddina mette al versante italiano nella vallata di Poschiavo, attraversando la Beresina con pendenze così dolci che non oltrepassano il 6 per cento per massimo, laddove sul San Gottardo e sullo Spluga si trovano pendenze del 9 e perfino del 10 per cento. Ma questo ingegnere non solo è celebre per tante strade di montagna già eseguite, lo è anche per uno di quei progetti che qualificano una persona come uomo di genio. Chi conosce la Svizzera sa come un gran flagello de' Cantoni Vaud, Neuchâtel, Friburgo, Berna e

Soletta siano gli straripamenti dell'Aar, i quali hanno generato le così dette paludi del Giura che si estendono per molte miglia, segnatamente ai fianchi del lago di Neuchâtel e Biel. È da secoli che si fanno questi sforzi e si studia di riparare a questi inconvenienti, ma sempre inutilmente.

Anni sono venne in pensiero alla società promotrice pel'essiccamento di quelle paludi, che esiste fin dal secolo scorso, di voler sentire anche il parere del colonnello La Nicca. Ei si recò sul posto, e dopo lunghe ricerche trovò che tagliando una collina in una data direzione potevasi gettare l'Aar nel lago di Biel ove può depositare per secoli la ghiaia che sempre trascina; il progetto fu studiato in dettaglio, la società ed i Governi interessati lo sottoposero al giudizio di molti fra i più celebri ingegneri di diverse nazioni; che non solo lo approvarono, ma tutti lo dichiararono progetto gigantesco sì, ma di riuscita certa: per esso verrebbe migliorata l'aria per molte miglia, ridotti da palude a terreno coltivabile oltre 30 mila ettari di terreno, e resa navigabile la tratta da Iverdun a Soletta, per cui i vapori potrebbero navigare direttamente dall'una all'altra di quelle città.

Per l'esecuzione di questo progetto gigantesco si presentarono anche diverse compagnie; ma la complicazione d'interessi di privati e di comuni, i quali non han potuto andare d'accordo sull'utile rispettivo di quella grande misura, ne incagliarono l'esecuzione, che ora però si spera vicina; ma qualunque sia il tempo che ancora esigerà, la sua effettuazione è ritenuta certa, troppo esatti sono quei calcoli, troppo certe ne sono dell'esito le popolazioni che vivono precisamente in quelle parti (1).

Io posseggo tutti i piani e disegni del grandioso suo progetto del prosciugamento delle paludi del Giura, e chi volesse esaminarli non ha che a chiederli e si farà un'idea del genio di quell'uomo, conosciuto del resto anche in Italia, avendolo chiamato, anni sono, il granduca di Toscana per consultarlo sopra lavori da farsi al Serchio.

Or bene, o signori, ai progetti di un uomo simile si può prestare qualche fede, e tanto più lo si può fare da uno quale io sono, che ha percorso, se non tutte letteralmente, certo la massima parte delle strade costrutte da quell'ingegnere, e può dire che la fama non ne è esagerata.

Ho detto che io voleva dare un'idea anche del passo del Lukmanier. Non credasi che quel passo sia una scoperta nuova, anzi era uno dei passi dei Romani, e lo stesso nome vuoi derivato da *locus major*. Certissimo poi si è che fu uno dei passaggi più frequentati del medio evo; e tale era la cura che se n'ebbe in quei tempi remoti, che si fondarono cinque ospizi coll'obbligo di mantenere la strada ed albergare i viandanti; e di questi ospizi, distribuiti lungo tutta la linea, due erano sul versante meridionale, ossia al di qua del passo alpino, e precisamente a Camperio e Casaccia, e tre al di là del passo, a Santa Maria, San Gallo e San Giovanni. Sopra tutti stava la rinomata abbazia di Dissentis che conta 1500 anni di esistenza, e possedeva uno degli archivi più celebri per documenti antichi, ma che perì incendiato per opera dei Francesi durante la prima grande rivoluzione del secolo scorso. Per istrana sorte la gran cura che si ebbe per quel passo fu la causa della sua rovina; tutti quegli ospizi erano stati dotati di beni stabili lungo la vallata, perchè potessero coi redditi di quelli mantenere la strada; ma gli amministratori

trovarono più comodo di destinare quei redditi ad altri usi, e lasciarono deperire la strada; si apersero più tardi il San Gottardo ed il San Bernardino, e più non si parlò del Lukmanier; ma quelle fondazioni esistono tuttora, e posseggono ancora quei beni. Questa breve digressione, che nulla detrae al merito di colui che primo propose quella via anche per istrada ferrata, ho voluto farla per collegare ancora con un fatto ben positivo l'idea della possibilità tecnica che, secondo l'idea dell'illustre colonnello La Nicca, è certa. Per ultimo posso aggiungere che il passo del Lukmanier è il più basso di tutti i passi che conducono in Svizzera, elevandosi a 1865 metri sul livello del mare, e così di soli 70 metri più alto del passo del colle di Tenda che s'innalza a 1795 metri. Per dire poi quale impegno vi mettano i comuni interessati, mi basterà citare come il giorno 13 dello scorso marzo tutti i comuni dell'Oberland Grigione, riuniti per mezzo dei loro rappresentanti a Ilanz, capoluogo di quella circoscrizione territoriale, decisero di concedere *gratis* tutti i terreni dei quali dispongono i comuni, e sono la maggior parte di quelli siti su tutta la linea, ossia per 65 chilometri, distanza che corre dalla sommità del Lukmanier a Reichenau.

Io ammetto dunque come possibile il suo piano, che è di andare da Locarno ad Olivone ai piedi del Lukmanier, passare questo con istrada ordinaria fino a Dissentis, e quivi riprendere la strada ferrata sino a Coira, ove si unirebbe a quella che da colà mette al lago di Costanza a Rohrschach; e questo progetto, che comprenderebbe una linea di 150 chilometri è da lui valutato 46 milioni, compresa la strada carreggiabile per il monte; e vi sarebbe la società che s'impegnerebbe ad eseguirlo, quando fosse coadiuvata; e notisi bene che le pendenze della strada comune non eccederanno in nessun luogo il 2 e mezzo per cento, e per la massima parte saranno di lunga inferiori. La spesa per una strada ferrata continua è valutata 66 milioni.

Ma quanto riguarda la parte tecnica non è, ripeto, che una convinzione mia; ho detto dove l'ho basata, perchè non si creda che io mi eriga in giudice di cosa tecnica; non così si è per la parte economico-finanziaria, ossia per i vantaggi essenzialmente commerciali; quello studio è di piena spettanza di un deputato, e la decisione è di diritto della Camera; e questo è precisamente l'argomento che io devo trattare, perchè scioglie la questione nel suo complesso, e quella più speciale che ci occupa, e che sarebbe persino impossibile il trattarla bene, senza considerarla nella sua relazione col tutto.

Finora non ho provato per nulla la nostra convenienza a partecipare agli sforzi per rannodare con una strada ferrata il lago Maggiore al lago di Costanza, perchè l'essere tecnicamente possibile, e l'esservi anche interessate persone del luogo non è ai miei occhi che una condizione indispensabile, ma non la prova della nostra convenienza.

Per constatare questo, io torno a chiedere: chi sono ora i padroni di quel campo sul quale vogliamo operare? Quali forze hanno dessi colà, e con quali possiamo noi arrivare? Da questo dedurremo con quale successo sarà possibile la lotta, e ne potremo argomentare. Prima di rispondere a queste domande, permettetemi di darvi un'idea del movimento su quel lago.

Come tutti sanno, è questo il centro del commercio della Germania; cinque diversi Stati confinano con esso; vi mettono capo due strade ferrate (1), ed è percorso da 10 battelli

(1) Esiste un rapporto speciale su quel lavoro, intitolato: *Rapport et propositions concernant la correction des eaux du Jura, présenté par le lieutenant colonel Richard La Nicca.* — Berne, 1832.

(1) L'una di esse, quella da Augusta a Lindò, sarà compiuta fra pochi mesi, mancando solo un breve tratto.

a vapore (1). Ultimata la rete svizzera, vi metteranno capo quattro strade ferrate. Nel movimento attuale citerò una sola cifra, previo un confronto col movimento del nostro Stato.

Dalla statistica del movimento commerciale del nostro Stato, pubblicata per cura dell'amministrazione delle gabelle, risulta che nel 1851 vennero introdotti per il consumo dello Stato 18,770 quintali di caffè, 36,997 quintali di zucchero non raffinato, 73,252 quintali di zucchero raffinato; di cotone in lana vennero introdotti 86,453 quintali, e di cotone filato 79,191 quintali (2). Inoltre transitarono in detto anno 81,573 quintali di derrate coloniali, e 41,604 quintali di cotone in lana e filato. Così il totale di questi generi, fra l'introduzione pel consumo del paese ed il transito, rilevò a 417,840 quintali (3).

I generi coloniali in questa cifra figurano per 210,592 quintali metrici.

Da un resoconto pubblicato nella *Gazzetta di Berna* in gennaio scorso risulta che nel 1850 i rimorchiatori a vapore sul Reno hanno trasportato 8,959,000 quintali svizzeri, pari a 4,479,500 quintali metrici di merci provenienti dai porti di mare, e dirette alla Svizzera ed al lago di Costanza. I generi coloniali ed il cotone ne formavano la parte principale, benchè non siano accennati in modo distinto; ma questa enorme massa, che passò tutta per Basilea, non costituisce che una parte di quanto arriva al lago di Costanza.

Entrare in più minuti dettagli del movimento che si opera sul lago di Costanza è troppo difficile, volendo attenersi a cifre precise, e ciò per la circostanza che tutti i paesi che vi fanno confine, eccettuatene l'Austria e la Svizzera, sono compresi nello Zollverein. Ora, io possiedo bensì il movimento ne' suoi più minuti dettagli del commercio di quella gran lega doganale, ma comprende una massa di 50 e più milioni

(1) Quattro bavaresi, due badesi, tre wurtemberghesi, uno svizzero.

(2) *Movimento commerciale del 1851*, compilato per cura dell'azienda generale delle gabelle, pagine 23, 26.

(3) *Ibidem*, pagina 52.

di abitanti ed una enorme superficie territoriale, e diviene impossibile di sceverare il movimento parziale che può avere avuto luogo precisamente sul lago di Costanza; ma la cifra di 4,479,000 quintali metrici che furono avviati da Basilea verso la Germania, cifra che sola è poco meno del decuplo del movimento principale del nostro Stato, ne dà, credo, una idea abbastanza chiara.

Ora che avete un'idea del movimento, vediamo per parte di chi si opera, ossia chi sono i padroni di quel campo commerciale.

Padroni principali di quel campo sono i porti di Havre-de-Grâce, Rotterdam, Amsterdam, Anversa; vengono in seguito Londra, Brema e Marsiglia; quindi Amburgo e Trieste, e per ultimo Genova, il cui commercio colà diretto è pressochè nullo. Quasi tutti i porti principali di Europa si contendono quindi quel gran bacino centrale del continente.

Ma con quali spese esercitano il rispettivo loro dominio su quel campo commerciale tutti i porti da me citati?

Questo, o signori, è il dato più importante, ed è quello che ho cercato stabilire colla massima certezza che mi fu possibile. Io possiedo, o signori, una tabella nella quale sono indicati tutti i prezzi di trasporto dei dieci porti da me indicati, cioè: Havre-de-Grâce, Rotterdam, Amsterdam, Anversa, Londra, Brema, Marsiglia, Amburgo, Trieste e Genova, alle seguenti destinazioni, cioè: Basilea, Zurigo, San Gallo e Lindò. Questa tabella indica non solo i prezzi per ogni quintale metrico, ma altresì il tempo medio che s'impiega nel tragitto; indica inoltre le diverse vie che un medesimo porto può tenere ed i diversi relativi prezzi.

Quanto alla sua autenticità, debbo dichiarare che mi pervenne dal direttore generale delle dogane della Confederazione svizzera, persona distinta per capacità ed attività; venne redatta in Berna con tutti gli elementi i più certi; e siccome su di essa dovrà appoggiare gran parte del mio discorso, credetti bene farla stampare in prevenzione e farvela sottoporre; e pregherò l'onorevole presidente a volerla fare distribuire, onde possano gli onorevoli deputati averla sott'occhio in questo momento.

TORNATA DEL 30 APRILE 1853

*Prospetto comparativo delle attuali spese di trasporto dai seguenti porti di mare alle principali piazze svizzere ed a quella di Lindò.*

(Ai 100 chilogrammi prezzi medii, in aprile 1853).

Da	Sino								
	BASILEA		ZURIGO		SAN GALLO		LINDO'		
	giorni	franchi	giorni	franchi	giorni	franchi	giorni	franchi	
Marsiglia . . . . .	sempre per terra . . . . .	24/28	12 1/2	27/31	16	29/33	18	28/32	17 1/2
	parte per vapore e parte per terra . . . . .	30/36	10 1/2	33/39	14	35/41	16	34/40	15 1/2
Havre . . . . .	sempre per acqua senza impegno di tempo . . . . .	—	8	—	11 1/2	—	13 1/2	—	13
	per istrada ferrata . . . . .	6/10	9 1/2	9/13	13	11/15	15	10/14	14 1/2
	via Rotterdam e Reno . . . . .	32/47	7 1/2	35/50	9 1/2	34/49	8 1/2	33/48	8
Anversa per istrada ferrata e Reno da Colonia e via . . . . .		21/28	9	24/31	11	23/30	10	22/29	9 1/2
Rotterdam via Reno . . . . .									
Amsterdam via Reno (soli 15 centesimi di differenza in più) . . . . .		30/45	8 1/2	33/48	10 1/2	32/47	9 1/2	31/46	9
Londra via Dordrecht e Reno . . . . .		32/47	10	35/50	12	34/49	11	33/48	10 1/2
Brema per istrada ferrata e Reno da Colonia e via . . . . .		30/40	10	33/43	12	32/42	11	31/41	10 1/2
Amburgo per istrada ferrata e Reno da Colonia e via . . . . .		40/50	14	43/53	16	42/52	15	41/51	14 1/2
Trieste . . . . .	via Mantova e Spluga . . . . .	40/45	16 1/2	37/42	13 1/2	37/42	14	37/42	15
	via Verona o Tirolo . . . . .	26/29	18 1/2	23/28	15 1/2	23/28	16	23/28	17
Genova . . . . .	via Milano e Spluga . . . . .	20/26	19 1/2	18/23	16 1/2	18/23	17	18/23	18
	via Bellinzona . . . . .	18/22	17	18/23	18	18/23	18 1/2	18/23	19

**PRESIDENTE.** Sarà fatta subito distribuire.

Mi varrò intanto di questa interruzione per dare la parola al signor ministro delle finanze.

**PROGETTI DI LEGGE: 1° PER L'ABOLIZIONE DELLA GABELLA DEL SALE IN SARDEGNA; 2° PER LA RIFORMA DELLA TASSA SUGLI ATTI GIUDIZIARI.**

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze.

Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge inteso ad abolire la gabella del sale nell'isola di Sardegna (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1759); ed un altro progetto di legge per riformare la tassa sugli atti giudiziari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1760.) Siccome la Camera si occupa in questo momento della riforma del Codice di procedura, ed è a questa riforma strettamente collegata quella che si riferisce ai diritti giudiziari, mi parrebbe opportuno che l'esame di quest'ultimo progetto di legge fosse affidato alla Commissione incaricata di esaminare il Codice di procedura civile.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi due progetti di legge. Riguardo poi a quello che concerne i diritti giudiziari, sarà mandato alla Commissione incaricata di esaminare il Codice di procedura civile.

**BOTTA.** Sta bene che questo progetto di legge sia mandato alla Commissione incaricata di esaminare il Codice di procedura civile, ma sarebbe pur bene che fosse prima distribuito negli uffici, perchè i commissari possano sentire anche i voti dell'ufficio; che del resto la Camera non avrebbe alcun mezzo di formarsi un'opinione a questo riguardo, e la Commissione non potrebbe renderle conto dell'avviso degli uffici.

**PRESIDENTE.** Si farà questa distribuzione negli uffici; ma sarà inteso che gli stessi commissari che sono incaricati di esaminare il Codice di procedura, avranno pure ad occuparsi del progetto di legge relativo ai diritti giudiziari.

**CAVALLINI.** Come membro della Commissione incaricata di esaminare il progetto di Codice di procedura civile, debbo far osservare alla Camera che già nel seno della Commissione si è lungamente parlato di questa tariffa, cioè dei diritti giu-

diziari, i quali attualmente sono in vigore. Molti degli uffici hanno anzi già trattata la questione a questo riguardo, ed hanno dato l'incarico ai commissari di non proporre l'adozione del Codice di procedura civile, salvo che sia il medesimo preceduto dalla legge di riforma sulla tariffa giudiziaria. Parmi in conseguenza che l'istanza fatta dal deputato Botta possa quasi tornare utile, tanto più che i commissari ora non apparterranno più agli uffici dai quali furono nominati, poichè la Camera sa che oggi essendo l'ultimo del mese, lunedì si dovrà procedere alla rinnovazione degli uffici, e potrebbe quindi accadere che due o tre commissari appartenessero allo stesso ufficio; bisognerebbe che ciascuno andasse in quel dato ufficio dove fu nominato.

**PRESIDENTE.** Ciò non importa; qualora un ufficio abbia qualche osservazione da fare, ne darà l'incumbenza al suo commissario.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA FERRATA DA NOVARA AL LAGO MAGGIORE.**

**PRESIDENTE.** Il deputato Torelli, se lo crede, può continuare.

**TORELLI.** Questa tabella, o signori, io mi permetto di raccomandarla alla speciale vostra attenzione, perchè scioglie non solo la questione che discutiamo ora, ma ben molte altre che potranno interessare il nostro commercio in avvenire. Prendendo Lindò come luogo di arrivo sul lago di Costanza, ove in pochi mesi metterà capo la strada ferrata di Monaco, che si collega con tutta l'immensa rete della Germania, risulta dunque da questa tabella così circostanziata che il porto che ora vi arriva con minore spesa è Havre-de-Grâce via di Rotterdam e Reno, e vi giunge colla spesa, quasi incredibile per la sua tenuità, di sole lire 8 per cento chilogrammi o quintale metrico, ovvero lire 80 per tonnellata; e, quantunque la tabella, che io riprodurrò fedelmente quale mi venne, indichi i prezzi per quintale metrico, tuttavia nella discussione io li ridurrò a tonnellate, perchè questa è l'unità presa in tutte le strade ferrate. È strano a dirsi come Rotterdam stesso venga solo dopo Havre, ed arrivi con lire 90 per tonnellata a Lindò, ove Havre, che è più distante, vi arriva con 80; ma di questa anomalia ve ne darò a suo luogo una chiara spiegazione.

Dopo Havre e Rotterdam viene Amsterdam, il cui prezzo è di soli 15 centesimi in più per ogni quintale dei prezzi di Rotterdam; quindi viene Anversa, la cui spesa ascende a 95 lire per tonnellata; poi Londra e Brema, entrambe con lire 105 per tonnellata. Da quei prezzi si sale ad un grado assai più forte, e vengono Marsiglia (via d'acqua fino a Basilea e senza impegno di tempo) con lire 150; Amburgo con lire 140; poi Trieste (via di Mantova e della Spluga) con lire 150; ultimo di tutti i porti, ed ultimo anche d'importanza di affari sul lago di Costanza, viene Genova, il cui trasporto a Lindò si è di lire 180 via della Spluga, e lire 190 via di Bellinzona. Così i due estremi sono Havre-de-Grâce, via di Rotterdam e Reno con lire 80 (debbo segnalare questa via, perchè colle strade ferrate il prezzo da Havre a Lindò sale a lire 145), e Genova, via di Bellinzona, con lire 190.

Ma le notizie relative a questo movimento commerciale di tutti questi porti non si restringono a dare le nude cifre da me annunziate che rappresentano il giorno d'oggi, ossia la situazione reciproca presente dei porti citati relativamente

al loro commercio sul lago di Costanza, ma analizzano anche alcune di queste cifre, e precisamente de' porti che più influiscono, dimostrando come una parte delle spese non sia nemmeno vera spesa di trasporto, ma tassa fluviale che si paga; inoltre le nozioni si estendono anche a quell'avvenire sul quale si può calcolare con tutta certezza, ovvero sia contemplano anche l'influenza che le nuove vie ferrate, che mano mano si costruiscono in Germania, eserciteranno sul commercio de' principali porti riferibilmente ai centri citati.

Anche questi dati mi pervennero dalla stessa fonte, cioè dal direttore delle dogane della Confederazione svizzera; e ne cito la fonte, perchè si è appunto da questa che le notizie da me raccolte traggono il loro valore.

Questa persona è anche uno dei più caldi fautori della strada ferrata attraverso le Alpi per il Lukmanier, il che, se è una fortuna per la Svizzera, non lo è meno pel Piemonte; e l'impegno che vi pose anch'egli nel somministrare questi dati lo devo in parte alla conoscenza personale secolui ed in parte alla circostanza indicata.

Nelle suddette spese, via del Reno, è compreso il dazio fluviale (*octroi*), che ammonta a lire 1 57 per le provenienze dall'Olanda, ed a lire 1 per cento chilogrammi per quelle da Colonia; non vi è compresa invece l'assicurazione che dall'Olanda sino a Manheim ammonta a lire 2 e un quarto per mille, e da Colonia a 1 e mezzo per mille.

« Tutte le spedizioni, via del Reno, vengono ora assunte da diverse possenti compagnie che le trasportano col mezzo di regolari corse di rimorchiatori a vapore, i quali fanno scalo a Manheim; di là le spedizioni si dividono in due correnti parallele, di cui l'una corre per la ferrovia badese a Basilea e Zurigo, l'altra rimonta coi battelli a vapore il Nekar Heilbronn, e di là prosegue sulla ferrovia wurtembergese fino a Friedrichshafen sul lago di Costanza, d'onde raggiunge coi vapori i porti di Lindò, Rosacco e Sciaffusa, ed indi per terra San Gallo e Zurigo.

« Coll'apertura del tronco ferrato fra Hannover e Cassel potranno Amburgo e Brema approfittare di ferrovie non interrotte sino a Heidelberg, punto di separazione delle due correnti anzidette. Con ciò le dette piazze guadagneranno in celerità, senza aumentare la spesa attuale via Reno, essendo la ferrovia continua più breve di quella via attuale. Colla prossima apertura del tronco ferrato tra Campidonia e Lindò la ferrovia bavarese attirerà a sè esclusivamente tutte le spedizioni dalla Svizzera per Monaco, Vienna, Norimberga, Sassonia, Berlino e Stettino. Coll'apertura dei tronchi ferrati fra Avignone e Lione, fra Digione e Mulhouse, Marsiglia potrà mandare le sue merci a Basilea a lire 8 per cento chilogrammi, e mediante le ferrovie svizzere a lire 9 sino a Zurigo, a lire 9 e mezzo sino a San Gallo ed a lire 10 sino a Lindò. »

Vede la Camera come fra le nuove vie che si apriranno avvi quella da Avignone a Lione, e quella fra Digione e Mulhouse, che faranno sì che Marsiglia potrà mandare le sue merci a Basilea colla spesa di lire 80 per tonnellata. Vede la Camera come sia giusta l'osservazione del capo della casa Razzetti di Torino, che mi dava per media lire 65 da Marsiglia a Ginevra, e che per maggiore sicurezza io portai a lire 70 coi mezzi attuali, ed a lire 55 80 eseguita che sia la strada ferrata da Lione a Ginevra. Consultate, o signori, una carta geografica che comprenda ambi i paesi, e vedrete quale differenza di distanza avvi tra Lione e Basilea, e tra Lione e Ginevra, e vi convincerete come sarebbe impossibile l'arrivare a Basilea con lire 80, se ne occorressero oggigiorno più di 65 in 70 per Ginevra; e così vedrete come i dati raccolti a

Berna facciano controlleria a quelli raccolti a Torino. Ma siccome io tengo molto a dimostrare l'esattezza di queste cifre, che sono e, spero, saranno la base più sicura di calcoli seri, fatti con piena cognizione di causa, io voglio darvi, o signori, un'altra prova della loro esattezza, ed un'altra controlleria che si può verificare qui in Torino. Fra i dati che io richiesi al capo della casa Brambilla, che fa il commercio di spedizione fra Genova, Milano ed oltre, eravi quello di sapere il costo di spedizione da Genova a Coira per un quintale; egli lo indicò in moneta di lire austriache, che, ridotta alla nostra, somma a lire 128. Da Coira a Lindò il prezzo dei trasporti è di lire 2 a 3 per quintale; questo non solo l'ho verificato io con persona di Coira versata in tali affari, ma essendovi 90 chilometri da Coira al lago, e non essendovi che la traversata di questo di circa 8 chilometri, il prezzo suddetto corrisponde ai prezzi delle nostre spedizioni per eguale tratta; ora, sommando insieme il prezzo datomi dalla ditta Brambilla da Genova a Coira di lire 128, e quella da Coira a Lindò, ne risulta con pochissima differenza quello indicato nella tabella redatta a Berna, cioè dalle lire 153 a 155, in luogo di lire 150; e siccome prima quei dati avevano confermata la nozione datami dal capo della ditta Razzetti, così ora le nozioni del signor Brambilla mi confermarono alla loro volta quelle di Berna. La Camera deve scusare questa digressione, ma essa costituisce il perno di tutta la questione; su quei calcoli si basa l'avvenire del nostro commercio, e certamente non è cosa di poco momento.

Ora sappiamo chi provvede a quel commercio e con quale spesa; vediamo se Genova può competere ed in quale grado.

Una tonnellata di merci da Genova al lago di Costanza per la via di Chiasso e San Bernardino non costa meno di lire 180 e più, secondo che la spedizione succede di estate o d'inverno.

Questo prezzo è ancora quello che era anni sono; o per parlare più esattamente le strade ferrate non vi hanno potuto esercitare direttamente nessuna influenza. Come sia possibile oggigiorno una concorrenza seria, voi ben lo vedete, sarebbe un pretendere che 80 e 90, prezzo di Havre e Rotterdam, fosse di più di 180, *minimum* del prezzo del trasporto da Genova, venendo dalla medesima origine; così limitato è anche il commercio con quel luogo, poichè il commercio di transito, che è pure di qualche rilievo, e che passa per Arona, è tutto di consumo dei cantoni immediati e più vicini della Svizzera.

Ma lontani come siamo dall'avere oggi i mezzi di lottare con profitto su quel campo commerciale, abbiamo però dati per ritenere che un migliore avvenire sta nelle nostre mani. Infatti, fra i porti che ora dominano sul lago di Costanza, Havre, Amburgo, Brema, Rotterdam ed Amsterdam hanno già colto quasi per intero il frutto delle nuove vie di comunicazione, sia mediante la navigazione a vapore, che per mezzo delle strade ferrate; così non è di Trieste, il qual porto, colla società od impresa della navigazione del Po, della quale vi ho parlato nel principio del mio discorso, cerca rendersi sempre più forte sul lago di Costanza per la via della Spluga. Ma è un fatto che a queste grandi risorse non ebbe ancora ricorso che in grado minimo il nostro commercio, ossia il porto di Genova; e quelle risorse stanno quindi per intero a suo favore quando si attivassero.

L'attivazione poi della gran linea da Genova al lago di Costanza comprenderebbe una linea di 477 chilometri, dei quali 379 di strada ferrata, 60 di navigazione di lago e 38 di strada comune, che sarebbe il passo del giogo alpino. Se noi calco-

lassimo tutta questa linea come di strada ferrata, e sul prezzo di 16 centesimi per chilometro e per tonnellata, noi avremmo per risultato il costo di lire 76 per ogni tonnellata; ma non solo io voglio ammettere come compenso del passo alpino la minore spesa della navigazione per acqua che ora suppongo controvertibile; ma, per contrabbilanciare la maggiore spesa di quel tratto per terra e strada comune, ammetto che la spesa per il tratto che comprende il passo del giogo sia il triplo di quella della strada ferrata, e il totale verrebbe purtato a lire 88 48 per tonnellata, cifra che io credo la più forte possibile (1).

Ora, eccoci, o signori, con lire 88 48 a lottare con porti dei mari del Nord, Adriatico ed Atlantico che vi arrivano due con ispesa minore, ma sette con maggiore. La lotta non solo è possibile, ma si presenta a grande nostro vantaggio, non rappresentando quella cifra che il *maximum*.

Ma in cosa di sì grande e vitale importanza non voglio scarseggiare di argomenti e di prove. Poniamo pure che la ricchissima Amburgo, che offre lo sconto il più favorevole su tutto il continente, sia ancora in grado di abbassare le sue tariffe; che Havre e Rotterdam, che avrebbero già qualche vantaggio, ribassino ancora; è un supposto che non arriverà mai al punto di poter paralizzare il commercio di Genova; ma lo si supponga per un istante; che cosa v'ha di certissimo come effetto di una linea che ci congiunga col lago di Costanza per la via del Lukmanier? Vi ha la nostra immediata comunicazione coi Cantoni dei Grigioni, di San Gallo, di Glarona, Appenzello e Zurigo. I quattro ultimi sono fra i più industriosi ed attivi della Svizzera; ma perchè abbiate un'idea di che cosa intendasi per attività ed industria in Svizzera, e quindi che cosa voglia dire porsi in comunicazione diretta ed immediata con quel paese, permettete che in modo brevissimo v'indichi alcune cifre del movimento commerciale ed industriale di quel paese, cifre che sono tanto più precise, quanto solo indeterminate poterono essere quelle relative al movimento così complicato del commercio sul lago di Costanza.

Da uno specchio dell'entrata ed uscita delle merci in Svizzera, pubblicato dalla direzione generale delle gabelle in Berna, risulta che nel 1849 vennero introdotti pel consumo del paese 126,914 quintali metrici di cotone in lana per le filature di quel paese.

Osservo che le tabelle svizzere recano le cifre in quintali svizzeri; ma essendo il quintale svizzero di 50 chilogrammi, io ho ridotte tutte le cifre, che citerò, in quintali metrici secondo la nostra misura, prendendo sempre la metà della cifra indicata in detti elenchi.

Dal prospetto dettagliato ed accuratissimo, pubblicato per cura dell'azienda generale delle gabelle del nostro Stato, e distribuito alla Camera sotto il titolo di *Movimento commerciale del 1851*, già da me menzionato, risulta che la media del cotone introdotto nello Stato nel sessennio dal 1844 al 1850 fu di 32,777 quintali metrici (2). Ma l'introduzione del cotone varia in un modo strano da un anno all'altro; e ciò si rileva tanto dalle tabelle svizzere quanto dalle nostre, perchè nel 1851 le nostre dogane registrarono nullameno di 86,453 quintali.

Ciò dipende da che i filatori di cotone fanno tutti buoni affari (ed io auguro loro che continuino sempre così); e

(1) Sui 477 chilometri, dedotti i 38 di strada comune, rimangono 439 che, a centesimi 16, danno . . . . . L. 70 24  
I chilometri 38 al triplo, ossia a centesimi 48, danno > 18 24  
Totale . . . L. 88 48

(2) *Movimento commerciale del 1851*, pagina 27.



quando il cotone ribassa in America fanno scorta non solo per un semestre o due, ma per tre e più semestri; il che solo spiega la differenza, veramente strana ed unica nel suo grado, che si rileva da un anno all'altro nell'introduzione del cotone; ma vi ha un dato assai più certo per stabilire un confronto nello sviluppo dell'industria in questo ramo, ed è il numero dei fusi che si contano nelle filature; è la loro unità come i telai lo sono nelle fabbriche di panni.

Da un'inchiesta fatta in Svizzera nel 1844 per ordine del Comitato federale risultò che a quell'epoca si contavano in Svizzera 131 fabbriche di cotone con un complesso di 662,000 fusi (1). Da quell'epoca in poi, ossia in nove anni, aumentò di oltre il terzo, talchè ora si calcolano 900,000 fusi; e di ciò posso dare una prova che vale anche a dimostrare a quale potenza industriale può elevarsi un privato.

Nel cantone di Zurigo avvi un proprietario di molte filature di cotone sparse nei contorni di Zurigo, Argovia, San Gallo e Glarona, il quale solo possiede per un complesso di 250,000 fusi; e questo proprietario si chiama Kuntz, e lo nomino perchè chi dubitasse del fatto possa verificarlo.

Nel 1844 e nel 1850 la Camera di agricoltura e commercio di Torino pubblicò un elaborato giudizio intorno all'esposizione dei rispettivi anni 1844 e 1850. Risulta da questo che nel 1840 si contavano in tutto il Piemonte da 60 a 70 fabbriche di cotone tra grandi e piccole, danti però solo 101,600 fusi, che nel 1844 erano saliti a 110,000 (2). Da quell'epoca ha progredito assai.

Intra, che è chiamata la piccola Manchester, e vorrei che divenisse almeno una mediocre Manchester, conta 12 fabbriche, delle quali 8 nel comune medesimo e 4 nei comuni vicini; nel 1849 aveva un complesso di 65,000 fusi (3), che ammetto ora aumentati fino a 100,000, e per certo non sono avaro in questi calcoli, e, se potessi realizzare la differenza, credo che quei signori mi prenderebbero volentieri in parola. Intra però con tutte le sue fabbriche rappresenta poco meno della metà di tutte le filature dello Stato, che nel loro complesso non arrivano a dare 220,000 fusi a giudizio degli uomini più pratici, ed a calcoli larghissimi.

Ora, che cosa sono i nostri 220,000 fusi in confronto ai 900,000 della Svizzera? La complessiva nostra somma non arriva a quanto possiede il proprietario svizzero che ho nominato; è però vero che assorbe anche poco meno di un quarto della produzione del suo paese, e sta al pari, se non li supera, ai più grandi filatori dell'Inghilterra. Ma questo vi dia un'idea del che cosa sia l'industria svizzera che noi siamo chiamati ad alimentare per reciproco vantaggio.

Dallo specchio che vi ho citato, pubblicato dalla direzione delle gabelle svizzere in Berna, risulta ancora che nel 1851 il consumo del caffè fu di 76,456 quintali metrici, quello dello zucchero di 118,101 parimente di quintali metrici. Dalla statistica già citata, pubblicata dall'amministrazione delle gabelle del nostro Stato, risulta ancora che la media del caffè introdotto pel consumo del Piemonte nel sessennio dal 1844 al 1850 fu di 11,086, quella dello zucchero, sia raffinato che da raffinarsi, di 75,931 quintali. L'enorme differenza che si scopre, segnatamente pel caffè, non si spiega che col contrabbando; infatti nel 1851 salì da 11,086 a 18,770. (4) Tuttavia, fatta anche larga parte al contrab-

(1) STEFANO FRASCINI, *Nuova statistica della Svizzera*, tomo I, pagina 169.

(2) *Giudizio della Camera d'agricoltura e commercio di Torino sull'esposizione del 1844*, pagina 301.

(3) *Giudizio, ecc., sull'esposizione del 1850*, pagina 135.

(4) *Movimento commerciale del 1851, ecc.*, pag. 27.

bando, ora cessato per più della metà, vede la Camera come la Svizzera, che conta la metà di popolazione del nostro Stato, consuma assai più, il che in parte vuoi ascrivere all'enorme massa dei forastieri i quali all'estate visitano quel paese, e che vuoi far salire in media ad oltre 140,000; ma per la più gran parte è dovuto tanto consumo all'agiatezza che nel maggior numero dei Cantoni vi sparse uno sviluppo così potente dell'industria come nessun altro paese dell'Europa può vantare, e che fece dire al dottore Brewring, membro del Parlamento inglese, in un suo rapporto alla Camera dei comuni, *che l'industria svizzera merita di essere chiamata quasi senza esempio*.

Infatti l'industria serica è calcolata dare un prodotto di 95 milioni di lire (1), l'industria del cotone dà oltre 70 milioni (2).

Nel 1851 la Svizzera spedì 523 quintali metrici di orologi, il cui numero si fa ascendere a 250,000, diretti in gran parte all'America e nella China.

Infine, per dare un risultato complessivo, dirò che l'esportazione media di tutti i prodotti della Svizzera era calcolata nel 1844 a 450 milioni di lire (3). Da una tabella ufficiale, che risale però al 1840, risulta che l'esportazione francese in detto anno venne stimata 2065 milioni. Fatta la proporzione della popolazione, che in Francia è quindici volte quella della Svizzera, risulta che la Francia non ha prodotto che i due quinti di quello che produsse la Svizzera, poichè se avesse prodotto in proporzione, doveva dare 6700 milioni in luogo di 2065. D'allora in poi si aumentò di molto l'industria anche in Francia, ma la Svizzera fece altrettanto, e questi trionfi, constatati nel modo il più positivo, sono dovuti al principio di libertà commerciale che dominò in Svizzera, e voi, che saggiamente l'avete adottato pel nostro paese, raccoglierete in brevi anni i medesimi frutti. M'importa ora di dimostrarvi qual sia il nostro avvenire ad impossessarci anche solo dei mercati della Svizzera.

Qual vita, quale attività non isvelano le cifre relative a quel paese! Spero che ora non si vorrà mettere in dubbio che vale la pena di porsi in comunicazione con un centro di commercio sì attivo!

L'attività e la vita dei popoli sono un'espansione, o signori, e si comunicano col contatto; noi non dobbiamo solo ammirare tanta attività, ma imitarla, e per questo non abbiamo che a congiungerci vieppiù con la Svizzera, colla quale abbiamo già fatto un trattato di commercio.

Un'altra prova che voglio darvi, come l'aprimiento della via al lago di Costanza non sia solo utile pel commercio di transito, sta in un fatto non privo d'interesse. Il grande mercato del grano di Rohrschach è fornito per la massima parte del grano della Svevia, ossia dei paesi oltre il lago del nord-est. Questo grano si spinge da colà sino verso gli ultimi paesi dei monti che ci dividono dalla Svizzera; quindi s'incontra coi grani che vengono dal lago Maggiore e dalla Lombardia, ed a seconda che si alza il prezzo dall'una o dall'altra parte, si estende la linea dell'uno o dell'altro, talchè se è basso il prezzo del grano svevo, questo passa anche le Alpi e discende nelle vallate Levantina e Misoleina del Canton Ticino; se invece è a minor prezzo il grano d'Italia, passa questo le Alpi e si spinge fino al mercato di Rohrschach al lago di Costanza, benchè questo non sia caso molto frequente, basta però per dimostrare quanto una strada di facile comunicazione torne-

(1) FRASCINI, opera citata, tomo I, pag. 166.

(2) *Ibidem*, pag. 172.

(3) *Ibidem*, pag. 260.

rebbe utile anche per questi prodotti, poichè ora, ben lontano dall'essere l'Italia quella che provvede il grano alla Svizzera in via ordinaria, essa non fornisce, dai dati ufficiali pubblicati dalla direzione delle dogane, che solo un sesto della totalità, i due terzi vengono dalla Germania e l'altro sesto dalla Francia.

Il sesto poi che ammonta a 180,000 ettolitri circa, si ferma nel Canton Ticino e nelle vallate al di qua delle Alpi, e lo passa solo nei casi da me accennati, ed allora aumenta di molto anche la quantità.

Io credo di avervi dimostrato la convenienza pel nostro commercio di tentare ogni via per renderci padroni del lago di Costanza; cercai darvi un'idea del movimento che colà si opera, e come la spesa che avrebbe a sopportare il nostro commercio per arrivarvi sia tale da tenere la concorrenza ai porti che ora provveggono quel gran centro del continente europeo, centro che fu sempre di azioni importantissimo, anzi nel medio evo chiamavasi quel lago il Mare di Svevia.

Ma un'altra prova voglio darvi che sciolga, meglio ancora che i ragionamenti fin qui fatti, più di un quesito attinente alla nostra grande questione commerciale.

La Svizzera mantiene un vivo commercio col Levante. I Cantoni, in prossimità del lago di Costanza, spediscono le loro merci colà destinate per la via di Trieste e lungo quei due stradali che ho già indicati; da Trieste la compagnia del *Lloyd* austriaco le trasporta in Oriente.

Nel secondo semestre dello scorso anno otto case commerciali di Glarona si unirono e stipularono un accordo colla direzione delle *Messaggerie nazionali* francesi, in forza del quale questa compagnia si obbligò di trasportare quelle merci per la via di Marsiglia in Oriente coi vapori della società. Questo contratto procurò a quelle case commerciali il risparmio del 25 al 30 per cento sulle spese in confronto della via di Trieste. Il giornale denominato la *Confederazione*, che si stampa a Berna, faceva conoscere questi risultati nel suo foglio del 9 gennaio del corrente anno (1). Cinque giorni dopo, ossia il 14 dello stesso mese, il medesimo giornale riportava una dichiarazione contenuta nel *Foglio periodico* di San Gallo, nella quale era detto: « che la direzione della società dei vapori del *Lloyd* austriaco in Trieste aveva ribassato del 50 per cento le sue tariffe di trasporto in Levante per le manifatture svizzere. » Non contenta di questo, quella direzione faceva inoltre conoscere che « i negozianti svizzeri potevano dirigere alla società stessa le loro merci e risparmiare così le spese di provvigioni dovute agli spedizionieri in Trieste » (2).

Ai miei occhi è questo un fatto della più alta importanza; esso vi dimostra anzitutto fin dove si spinge il commercio di Marsiglia lungo quella via, e come sarebbe consiglio improvido ed anzi assoluta impossibilità il volerlo attaccare con una linea traversale che, partendo dal lago Maggiore, si dirigesse verso il lago di Ginevra, poichè se tanta è la sua convenienza da potersi spingere sino a Glarona, quale non deve essere la sua forza in quei luoghi che si trovano ad oltre 350 chilometri dal capoluogo del Cantone suddetto? Questo fatto vi prova inoltre quale immensa importanza il *Lloyd* austriaco attribuisce al commercio svizzero, e lo può attribuire con ragione, perchè da un'opera pubblicata dal dottor Gonzenbach, segretario di Stato della Confederazione Svizzera, risulta che il valore delle merci che dall'impero austriaco vengono importate nella Svizzera, saliva già nel 1841 a 44 mi-

lioni di lire, e d'allora in poi crebbe assai più per l'aumentato consumo delle sete (1), e per ultimo vi prova quale coraggio e quale energia possedeva quella compagnia, che con un tratto di penna riduce del 50 per cento prezzi di trasporto già miti; egli non è probabile che sopra quei trasporti possa ora avere un lucro; ma, da speculatrice provetta, la compagnia ha calcolato che nel commercio tutto si collega, e dietro il cambiamento della linea per parte delle mercanzie, sarebbe venuta quella delle comunicazioni postali, poi quella dei viaggiatori e con un ardire, che pur troppo bisogna riconoscere che possiede in sommo grado, calò ad un ribasso che porrà freno alla speculazione delle *Messaggerie* francesi, nulla importandole anche della incongruenza verso i propri concittadini che devono pagare la tariffa per intero, talchè una fabbrica, per esempio, che trovisi sul territorio austriaco pagherà 100, ed un'altra che le sta di fronte sul territorio della Svizzera pagherà 50 per la medesima quantità di merci e per la medesima destinazione in Oriente.

Ma questo fatto servì ancora a confermarci nella mia opinione della preferenza commerciale che la linea retta al lago di Costanza merita in confronto alla linea del San Gottardo, poichè noi per arrivare ad un centro del movimento a Zurigo avremmo d'uopo di percorrere 514 chilometri (2), incontrando su questa via e lungo la tratta di 118 chilometri la concorrenza del commercio di Marsiglia che può andare fino a Glarona e quello di Rotterdam ed Amsterdam che si spingono fino al lago. Questa notevole differenza che io ho segnalato, della lunghezza della via da Genova a Zurigo, in confronto di quella indicata in tutte le opere che furono stampate prima del corrente anno, come il Koller, il Lucchini ed altri, che assegnano solo dai 515 ai 520 chilometri da Genova al lago di Costanza (3), deriva appunto dalla circostanza che ho fatto rimarcare al principio del mio discorso intorno alle strade ferrate svizzere, della configurazione di quella rete. Tutti quegli autori hanno calcolato la linea retta da Lucerna a Zurigo; ma invece conviene fare un immenso giro vizioso, come si vede dalla carta, ove da Lucerna è d'uopo discendere ad Aarau e Brug e poi rimontare per Baden a Zurigo, ossia fare 118 chilometri in luogo di 50 o 60 al più che farebbe la linea retta. Siccome poi vi sono da oltre 80 chilometri da Zurigo al lago, ecco come la linea per il San Gottardo si allunga a circa 600 chilometri da Genova al lago di Costanza; andando invece per il Lukmanier, troviamo già a 400 chilometri da Genova uno dei Cantoni fra i più industriali, cioè San Gallo, ed a 480 troviamo sulla sinistra il Cantone di Zurigo e quello di Glarona, e di fronte il lago di Costanza, al quale arrivano tutti i porti citati del mare Nord e quello di Trieste; ma cogli ultimi sforzi, talchè nè le merci dell'un porto, nè quelle dell'altro si spingono molto innanzi sul terreno opposto, equilibrandosi colà le forze dei lottanti. Quel campo di operazione è quindi, al mio modo di vedere, un vero centro, laddove, trasportandosi altrove, non

(1) GONZENBACH, *Exposé du mouvement commercial entre la Suisse et l'Autriche pendant les années 1840 e 1845*, pag. 66.

(2) Da Genova a Locarno, 240 chilometri; da Locarno a Biasca, 40; da Biasca a Fiora, 80; da Fiora a Lucerna, 36; da Lucerna a Zurigo per Aarburg e Baden, secondo le strade ferrate, 118; unite queste cifre danno il totale di 514 chilometri.

(3) Vedi LUCCHINI, *Progetto di una strada ferrata attraverso il San Gottardo*; in esso calcola 355 chilometri da Arona al lago di Costanza; essendone 175 da Genova ad Arona, risultano i preaccennati 520 chilometri.

(1) *Der Bund*, 9 gennaio, numero 9.

(2) *Ibidem*, 14 gennaio, numero 14.

verremmo a toccare che la periferia e con eguali sacrifici otterremmo assai meno.

Ma perchè poi comprendiate qual grandissima differenza corra fra il mettere capo piuttosto ai Cantoni orientali che a quelli del centro o dell'ovest della Svizzera, vi citerò un esempio ben rimarchevole della differenza del grado d'industria dell'uno e dell'altro. Nel 1844 il Governo svizzero ordinò un'inchiesta federale sullo stato dell'industria del paese, e risultò allora che la Svizzera contava 151 filature di cotone; di queste 70 appartenevano al Cantone di Zurigo e 45 ai Cantoni di Argovia, Glarus e San Gallo, talchè quei quattro Cantoni, ove più rettamente ci conduce il Lukmanier, rappresentavano essi soli 115 fabbriche sulle 151, rimanendo sole 16 per tutti gli altri Cantoni. D'allora in poi si aumentarono le fabbriche in tutta la Svizzera; ma sempre in maggior numero nei primi quattro Cantoni citati.

Ma dopo avervi provato quale sia l'avvenire commerciale che possiamo riprometterci dalla nostra congiunzione col lago di Costanza per ciò che spetta più essenzialmente alle merci, mi rimane ancora di trattenermi sul movimento delle persone che potranno frequentare quella linea. Voi tutti sapete, e lo si disse le tante volte in questa Camera, che i passeggeri formano la sorgente principale degl'introiti sulle strade ferrate; lunga è la tratta da Locarno al lago di Costanza; sono 240 chilometri, e sopra questi da oltre 80 chilometri, ossia quanto corre da Olivone e Richenau, è tratta difficile e poco abitata, e che dovrebbe essere compensata dal maggior prodotto del rimanente della linea. Quali speranze possiamo noi nutrire in proposito, e su quale fondamento saranno basate?

Ebbene, signori, io credo di potervi provare che la linea in discorso sarà una delle più frequentate anche da passeggeri, e vado a darvene una prova che, spero, troverete concludente.

Mi è d'uopo anzitutto, e come premessa, dare un'idea a chi forse non l'avesse abbastanza chiara, di un fatto che si compie da qualche anno in Europa ed in proporzioni gigantesche; voglio dire il fatto dell'emigrazione dall'Europa all'America. Già da lungo tempo essa si verifica; ma non sono che circa 18 in 20 anni che si riproduce sopra una scala che può chiamarsi veramente straordinaria ed in una misura fuori di proporzione con quella degli anni che precedettero quest'epoca.

Cinquecento mila uomini emigrarono lo scorso anno dall'Europa in America. Sopra questo numero, 300,000 appartengono all'Inghilterra ed Irlanda, e 200,000 al continente europeo. Io non mi farò a considerare che questi ultimi, perchè hanno stretta relazione colla nostra questione. Sopra i 200,000 che emigrarono lo scorso anno dal continente europeo in America, circa 180,000 appartenevano alla Germania e Svizzera, 20,000 a tutti gli altri Stati. Tre sono le vie principali che prendono questi emigranti per recarsi alla nuova patria al di là dell'Oceano, e sono la via di Brema, Amburgo Havre-de-Grâce ed altri porti, come Anversa, Rotterdam, vi figurano pure, ma in via secondaria. Ora non è cosa così facile, o signori, il poter dire ed enumerare tutti i vantaggi che derivano ad un porto dall'essere un punto principale di partenza per emigranti in genere.

Primo e più segnalato vantaggio si è quello che i negozianti accorrono là con tanta maggiore sollecitudine in quanto sanno di avere un trasporto di ritorno; di tutti i carichi che può fare un padrone di bastimento, quello di persone è il più ambito, perchè lucrano sotto diversi rapporti, cioè per il prezzo del trasporto e per i viveri sui quali guadagna quasi

sempre. La certezza del carico, oltre procurare il vantaggio della maggiore affluenza, procura quello del maggiore sacrificio che può fare anche sulla propria merce, rilasciandola a più tenue prezzo in causa del largo compenso; inoltre vi è il beneficio certo per la piazza delle grandi provvigioni di viveri che devono avere tanti emigranti, e perchè in questo ne abbiate un'idea ancora più precisa, basti il dire che per media il costo di un viaggio di un emigrante si calcola 150 lire per il viaggio di terra e di mare ed a circa 50 il mantenimento durante il tragitto, benchè questo sia assai differente secondo il luogo d'imbarco.

Or dunque i 200,000 che s'imbarcarono nello scorso anno nei diversi porti del continente dovettero trovare 40 milioni, dei quali 50 milioni andarono in ispece di viaggio e 10 in ispece di viveri che si procurarono nel luogo di partenza. Se ai 200,000 del continente si aggiungono i 300,000 d'Inghilterra, noi avremo per risultato che l'Europa nel 1852 pagò in totale non meno di 100 milioni in danaro per potere trasportare un mezzo milione dei suoi abitanti in America. Questo fatto vi spiega pure l'immenso e quasi incredibile aumento della prosperità degli Stati d'America; si andrebbe poi grandemente errati laddove si credesse che l'emigrazione consista solo di persone che nulla posseggano fuori delle loro braccia o personale loro abilità; questo è bensì il caso più speciale dell'emigrazione irlandese, ma molta di quella di Germania e Svizzera emigra con iscorle di capitali, benchè sia impossibile il calcolarne l'ammontare.

Tuttavolta, per non accennare nulla senza che sia convalidato dalla sua prova, e perchè sappia la Camera quale grande importanza si dia alla questione di questa grande e sempre crescente emigrazione, potrei citare come ora tutti i Governi, e con ragione, se ne occupino. In un'opera tra le più accreditate intorno alla *Statistica generale d'Europa*, scritta con speciale riguardo alla Germania, che sorte a Lipsia, per opera di Ottone Hübner, trovasi un lungo e bene elaborato articolo intorno all'emigrazione della Germania: in esso si calcola che ogni emigrante trasporti seco la somma di duecento talleri prussiani, pari a 750 lire, e questo lo desume dai dati ufficiali del comitato centrale di emigrazione residente pure in detta città. Dai registri di quel comitato appare pure come non siavi classe di persone ed industria che non dia il suo contingente; così, per esempio, si trovano registrati fra gli emigrati del 1851 30 legatori di libri, 53 tintori, 11 fabbricanti di strumenti, 180 fabbri ferrai, 170 sarti, 83 falegnami, e fra le professioni che esigono un'educazione più accurata ed anche corsi regolari di studi, si contarono 2 chirurghi, 16 medici, 7 speciali, 54 impiegati, 173 maestri, 26 ingegneri, 52 pittori e 14 che furono registrati sotto il titolo generico di letterati (1).

Ma tornando ai vantaggi dei porti ove s'imbarcano gli emigranti, essi sono tali e tanti, che quando questa cominciò ad operarsi su scala notevole, si vide ben presto che dessa formava la fortuna dei porti che, per la loro posizione, erano i meglio collocati per riceverla; se non che l'avidità insaziabile degli speculatori si gettò anch'essa di mezzo, estorquendo quanto più poteva da questi emigranti; allora si frapposero le autorità, e fra queste merita singolar lode la città di Brema. Il Governo di quella piccola repubblica si diede a proteggere in modo particolare gli emigranti, scrisse ordini severi perchè fosse assicurata la loro esistenza

(1) *Jahrbuch der Volkswirtschaft und Statistik Von Otto Hübner Leipzig* — Verlag Von Gustav Mayer 1852. Da pag. 263 a pag. 274.

lungo il tragitto, provvide perchè, arrivando a Brema, non avessero ad essere vittima degli speculatori, ed anzi, non contenta di tutto questo, siccome il Weser che attraversa quella città non ha tant'acqua da permettere ai bastimenti di grossa portata d'inoltrarsi fino a Brema, comperò nel 1850 un pezzo di terreno dal ducato di Oldemburgo a Brema-hafen ove il Weser mette foce nel mare, e fece costruire dei vasti caseggiati per ricovero degli emigranti, che trovano colà alloggio e viveri ad onestissimo prezzo. Questa umana e saggia cura diede il suo largo compenso; Brema cominciò a divenire il porto prediletto d'imbarco per l'emigrazione di Germania, e, a condizioni eguali, si preferisce sempre quella via; prima erano 15,000 emigranti all'anno, poi divennero 30,000, poi 40,000, e lo scorso anno ascesero a 58,000. I negozianti che ambiscono soprattutto quel carico (mi si permetta questa espressione tecnica del commercio anche riferita al trasporto di persone) accorrono a Brema, e fra le altre mercanzie che presero tale via avvi quella del tabacco, e la gran parte di quello che si consuma in Germania entra per il porto di Brema, e ciò in tale misura, che da un autore bene stimato, Carlo Winderlich, è portata la quantità del tabacco introdotto a tre milioni di centinaia (1). Del resto l'esempio di Brema fu seguito più tardi dagli altri Stati; l'Inghilterra fece anch'essa una legge nel 1849 per proteggere gli emigranti, e Liverpool e Southampton stabilirono luoghi appositi per il ricovero degli emigranti, essendo il primo il porto principale d'imbarco per gli emigranti irlandesi, ed il secondo per gli emigranti dell'Inghilterra propriamente detta.

La lunga navigazione che occorre però per sortire dal canale della Manica, fa sì che una gran parte ha maggior convenienza a dirigersi sopra Havre-de-Grâce, che di tutti i porti del continente è quello che accoglie il maggior numero degli emigranti in America. A 82,000 salirono lo scorso anno gli emigranti che s'imbarcarono ad Havre-de-Grâce; e siccome la media per bastimento è di 150 (eccettuati i bastimenti inglesi, pei quali è di oltre 200), così per il loro trasporto fa d'uopo di 546 navi, e quella massa di gente dovette lasciare ad Havre-de-Grâce una somma non minore di lire 5,280,000 per viveri provvisti per una traversata calcolata a 40 giorni dalle leggi, quantunque si effettui per media in 15 giorni da Havre-de-Grâce a New-York. Lo sviluppo straordinario oltre ogni credere per la celerità e per la massa di affari che ha preso Havre-de-Grâce da dieci anni a questa parte è dovuto soprattutto a questa circostanza, di essere il porto il più propizio per l'imbarco degli emigranti in America. Nel 1851 una sola casa, la casa Christie e Heinrich spedì 17,534 passeggeri in America (2).

Io vi ho già detto, o signori, che sopra la massa dell'emigrazione dal continente circa i nove decimi appartengono alla Germania ed alla Svizzera; ma la circostanza che assai più ci interessa, ed è decisiva per la nostra questione, si è quella che sopra questa massa dell'emigrazione della Germania e Svizzera, la maggior parte ancora appartiene, se proviene dalla Svizzera, alla Svizzera tedesca, se proviene dalla Germania, ai paesi di Württemberg, Baden ed ai piccoli Stati centrali, ed in genere a quei paesi che formavano l'antica Svevia.

Ma voi avete diritto di chiedere ove io abbia preso tutti questi dettagli e come li possa garantire. Ebbene esistono

nullameno cinque giornali che si stampano in Germania esclusivamente per norma dell'emigrazione. L'uno di questi si stampa a Berna, ed è denominato il *Colonista* (1); l'altro a Darmstad, del quale non ricordo il nome; il terzo a Brema, e si chiama la *Gazzetta dell'emigrazione tedesca*; il quarto a Rudolstadt nella Turingia, e si chiama la *Gazzetta generale dell'emigrazione* (2); il quinto ad Amburgo, e si chiama *Hansa*. Io ho voluto procurarmi l'intera ultima annata, cioè il 1852, delle due che potevano più interessare il nostro paese, ossia quella della Svizzera, come la più vicina, e quella della Turingia che sorte a Rudolstadt, come di uno dei paesi che fornisce una gran copia di emigranti. Si è da questi due giornali, scritti appositamente per l'emigrazione germanica, non che dall'opera citata di Ottone Hübner, che ho desunto tutti i dati che ho già dati in proposito, ed avrò ancora l'onore di dare. Colpito dalla circostanza, che ben oltre la metà degli emigranti tedeschi appartenevano al gruppo centrale europeo, io tracciai sulla carta geografica della Germania una linea intorno al lago di Costanza e verso i paesi citati, sì che comprendesse un raggio di 200 chilometri, contati dalle sponde del lago alle estremità della linea. Ho voluto tracciare precisamente questa linea di 200 chilometri, perchè dessa si estende a tale distanza da quel centro che tutti i paesi ivi inclusi avrebbero a guadagnare per *minimum* il 10 per cento sulle spese di trasporto per un imbarco a Genova, dato che esistesse la strada ferrata di comunicazione con quel porto. Dico poi che il 10 per cento è il guadagno dei meno favoriti, perchè quelli che provengono dai paesi che fanno corona immediata al lago guadagnerebbero il 40 e più per cento, ed alcuni Cantoni della Svizzera perfino il 50 per cento, ed io lo proverò.

Dal lago di Costanza a Brema, luogo d'imbarco, come già dissi, di una gran parte degli emigranti, si contano, per la via di Francoforte, 950 e più chilometri, per la via di Augusta e Magdeburgo pressochè 1000 chilometri di strade ferrate, senza calcolare alcune brevi interruzioni che ancora vi sono. Dal centro ancora di detto luogo ad Havre-de-Grâce, via di Basilea, si contano 1070 chilometri, dei quali 870 di strada ferrata e circa 200 di strada comune. Dal lago di Costanza a Genova si contano 477 chilometri (pongo 480 per maggior comodo di calcolo).

Si ammetta la zona dei 200 chilometri che ho detto, e risulterà che quelli che guadagnano meno nell'abbreviare il cammino, vi guadagnano il 10 per cento, perchè hanno 680 chilometri in luogo di 750.

Ma questa dimostrazione, quantunque non esiga che la carta geografica per verificarla, riflette più specialmente le distanze, e non può essere decisiva se non è accompagnata anche dalla dimostrazione dei prezzi; ma qui appunto è dove la dimostrazione è anche più chiara, poichè, da quanto ho potuto rilevare dai molti dati parziali dei prezzi pel trasporto contenuti in questi giornali, mi risulta che nessuno che si trovi sì lontano da Brema, Amburgo od Havre-de-Grâce, da essere dentro ad una periferia di 200 chilometri dal lago di Costanza, si può recare a quei luoghi d'imbarco con minore spesa di 50 lire per *minimum*, che può salire fino a 45 e più. Ora, o signori, se fossevi una strada ferrata da quel lago a Genova, la spesa di 480 chilometri, dietro la tariffa attuale, salirebbe a lire 18 40, ed aggiunti i 200 sempre ad egual prezzo, il totale salirebbe a 26 40; e tuttavolta

(1) CARLO WINDERLICH, *Das deutsche Land und seine Bewohner*. Leipzig, Verlag von Otto Wigand, 1852, pag. 278.

(2) *Allgemeine Auswanderungs-Zeitung*, 1852, pag. 51.

(1) *Der colonist organ zum Schutze Schweizerischer Auswanderer*, Bern 1852.

(2) *Allgemeine Auswanderungs-Zeitung*, Budolstadt 1852.

io non ho tenuto calcolo del risparmio che procurerebbe la navigazione per acqua sul lago, in confronto alla spesa di una strada ferrata continua, in base alla quale ho fatto il calcolo, differenza ora piccolissima, ma di rilievo quando noi adottassimo anche solo la tariffa dei terzi posti del lago di Zurigo, e qui sta quel giusto confronto che non starebbe sulle strade ferrate, perchè tanto il lago di Zurigo che il nostro costano nulla.

Sì, o signori, io ho la certezza che sopra i 180,000 che emigrarono lo scorso anno, non meno di 100,000 si trovavano in questa condizione; io non ho dubbio di sorta, e, se piacerà anche a voi di prendere ad esame la carta geografica della Germania e ripassare questi calcoli, troverete che sono fatti con più rigore per la via di Genova che per le altre per tema di non andare errato. Ma voglio ammettere che ulteriori ribassi e sforzi d'ogni genere, che si farebbero dai porti nostri antagonisti, riuscissero a mantenere parte della corrente laddove ora si è avviata; voglio limitare alla metà la cifra certa che toccherebbe a Genova, e sarebbe di 50,000 emigranti per media; ma questo solo vuol dire un concorso di 333 bastimenti per trasportarli; una spesa lasciata in Genova di 2,000,000 per viveri, calcolato un tragitto di 40 giorni e di una lira per giorno come si calcola ad Havre-de-Grâce.

Ora ponderate gli effetti di una simile combinazione; ammettete che vengano semplificate le spese di piazza a Genova, e che i negozianti, appena arrivati, sappiano almeno ove deporre le loro merci, senza essere pressati per la vendita, calcolando fino all'ultimo centesimo la spesa di custodia, e possano sperare che l'affluenza degli emigranti procurerà il carico di ritorno, e dite quale non sarebbe l'avvenire di Genova! È questa una risorsa altrettanto più preziosa in quanto che non la possono avere le nostre due più grandi rivali Trieste e Marsiglia; e per giudicare ancora più in dettaglio la sua utilità, vi dirò che un grave inconveniente dei porti di Genova e di Trieste si è quello che un gran numero di navi conviene che ritornino vuote, ossia con zavorra, e ciò evincasi dal resoconto ufficiale che li denomina bastimenti vacanti; da un resoconto poi dato dal giornale di marina dell'impero austriaco (1) risulta che dal porto di Trieste parte vuoto un bastimento su quattro, ossia il 25 per cento non vi trova carico. Ora vede la Camera di quale portata sia per Genova il compiere questa lacuna che difficilmente, e forse mai, potrà compiere Trieste.

Nè crediate che io esageri menomamente; anzi credo essere di gran lunga al disotto del vero limitando le mie speranze a 50,000 emigranti. Pensate che Genova è il porto il più vicino al centro della Germania, e che non meno dei quattro quinti fra i tedeschi che s'imbarcarono ad Havre-de-Grâce avrebbero avuto un cammino di gran lunga più breve venendo a Genova, a pochissimo poi rilevando la spesa della maggiore navigazione per mare. Pensate che gli emigranti per la via di Brema hanno da superare un tragitto da Brema alla sortita della Manica che esige spesso tanto tempo quanto la traversata dell'Oceano, durando talvolta il loro viaggio sino a 50 e più giorni, ragione per cui molti si recano ad Havre-de-Grâce; ma solamente sul territorio francese quelli che vengono a Strasburgo, che sono i più vicini, devono percorrere 750 chilometri tutti per istrade ferrate; ponderate, ripeto, queste circostanze e quella ancora che la sortita dal Mediterraneo è sempre sicura, e poi dite se i miei calcoli possano chiamarsi in più od in meno del vero.

(1) *Marine Zeitschrift*, 2 Heft, 1852.

Per me ho l'intimo convincimento che i tre quarti di quelli che si sono imbarcati ad Havre-de-Grâce sarebbero venuti a Genova laddove avesse esistito questa via, e come Liverpool vide lo scorso anno imbarcarsi 200,000 e più emigranti, ossia i due terzi di quanti emigrano dal Regno Unito, Genova vedrebbe imbarcarsi forse l'eguale proporzione di quanti emigrano dalla Germania e Svizzera, e questo poi in modo certo, quando noi adottassimo la misura seguita da tutte le strade ferrate della Germania, di offrire, cioè, un ribasso di prezzo per gli emigranti, così, a mo' d'esempio, posso citarne una delle più frequentate, che è la strada da Lipsia a Brema, lunga 400 chilometri e sulla quale pagasi 15 lire per i terzi posti; ma questa cifra fu ridotta a sole 11 per gli emigranti, con vantaggio inoltre del doppio peso per gli effetti, accordandosi 50 libbre per i viaggiatori ordinari e 100 per gli emigranti (1). Che sarebbe se si facesse una simile riduzione che equivale a ridurre il trasporto dai 4 centesimi per chilometro ai 3 centesimi? Dal lago di Costanza a Genova sarebbero lire 14 40 per ispesa di trasporto, e come non può durare più di 20 ore per massimo, anche passando i gioghi colla via ordinaria, accordando tre lire pel vitto, si avrebbe un tragitto assicurato di lire 17 40, spesa che ora si direbbe favolosa per la sua tenuità, e certo non lascierebbe che pochi emigranti agli altri porti che hanno già fatto tutti i loro sforzi per ridurre le spese.

Ma voi chiederete, e con ragione, se ammettessimo anche i vostri calcoli, possiamo noi credere che questa emigrazione continuerà, che non verrà a scemarsi e forse anche a cessare?

Questa è domanda troppo naturale e la feci anch'io a me stesso; ma tutti i dati possibili dai quali si può arguire al futuro portano ad una conclusione opposta; tutto per ora fa supporre piuttosto un aumento che una diminuzione. È fatto che da alcuni anni essa è in continuo aumento, e per citare alcuni esempi, dirò che s'imbarcarono emigranti:

	Nel 1851	Nel 1852
Anversa . . .	9,245	14,428
Amburgo . . .	18,000 circa	25,000 circa
Brema . . . .	37,439	55,551 su 339 bastimenti.
Havre . . . .	50,000 circa	82,000
Liverpool . .	196,890	217,459 su 621 bastimenti (2).

Ma questi dati, quantunque siano dati certi e fatti comprovanti l'aumento, il quale, se vogliansi eccettuare i due anni del 1848 e 1849, fu sempre crescente dal 1840 in poi, non spiegano ancora la ragione per cui credo che non diminuirà per ben lungo tempo e meno poi potrebbe cessare per intero. Perchè ciò avvenisse, converrebbe che la causa fosse passeggera; ma invece la causa principale è una causa permanente, perchè è l'aumento della popolazione nei paesi soprattutto che forniscono il maggior contingente all'emigrazione. Non vi dirò già che sia unica, e che fra le cause talune non possano essere anche passeggerie, ma se delle passeggerie alcune possono cessare, altre ne possono anche sorgere; costante invece rimane la causa principale, ossia l'incremento della popolazione in Germania (3).

(1) *Auswanderungs-Zeitung*, pag. 67.

(2) Cifre desunte dai due suddetti giornali. Alla complessiva somma si aggiungano circa 100,000 imbarcati a Southampton e negli altri porti del continente, e si ha il mezzo milione che emigrò nel 1852.

(3) CARLO WINDERLICH. *La Germania ed i suoi abitanti (Das deutsche Land und seine Bewohner*, Leipzig, Otto Wigand 1852) calcola che se in quel paese l'aumento della popolazione avesse

Per citare un dato preciso, dirò come lo Zollverein, che allorché si costituì nel 1854, contava 25,428,128 abitanti e le dogane davano un reddito di 14,515,222 talleri di Prussia, pari a 54,455,957 lire, nel 1851 contò una popolazione di 50 milioni, ed il reddito delle sue dogane salì a 24,726,896 talleri, pari a 92,725,860 lire (1), il che ho voluto citare per dare anche un'idea di quel movimento, e che cosa abbia fruttato alla Germania una maggiore libertà di commercio che introdusse lo Zollverein in confronto al sistema antico. Il fatto poi dell'aumento della popolazione si osserva in modo speciale e, nella sua misura, quasi eccezionale nei paesi della Svevia. Fra tutte le razze europee è la più feconda, talchè il medio delle famiglie in questi paesi supera il medio di tutti gli altri luoghi (2). Anche la popolazione della Svizzera è in continuo aumento, ed il signor Francini la calcola di circa 20,000 all'anno (3). In Germania, venendo calcolata a 500,000, ne risulta che l'emigrazione non raggiunge i due quinti dell'aumento annuo della popolazione.

Questa massa esuberante che il suolo più non può nutrire, ha trovato ora uno sfogo che offre tali vantaggi da tentare ben molti, anche di quelli che pur potrebbero ancora campare nell'antica patria. Quando, or sono circa venti anni, la emigrazione germanica cominciò a divenire sensibile per numero, alcuno fra i Governi di quegli Stati ebbero ricorso a quelle piccole astuzie di polizia nelle quali un tempo si confidava molto, per distruggere quell'emigrazione; si fabbricavano, cioè, lettere sul luogo che poi si datavano dall'America e nelle quali si dipingeva in colori nerissimi la condizione degli emigrati colà, e finivano sempre coll'esortazione ai compatrioti di rimanersi nell'antica patria; ma contro il fatto poco valsero quelle astuzie di polizia; alle lettere inserite nei fogli ufficiali e semi-ufficiali, presto risposero le lettere autografe, che venivano realmente dall'America e dicevano l'opposto; il desiderio di conoscere il vero stato delle cose si fece sempre più vivo, e sorsero in Germania i cinque giornali da me citati, i quali, uniti ad altro denominato il *Corriere Svizzero* (4), che si stampa a New-York, formano sei periodici, che hanno tutti per iscopo di dimostrare il vero stato delle cose, per tutto quanto riguarda l'emigrazione. Io mi sono procurato alcuni fogli di questo giornale che si stampa in America per avere un'idea esatta di questa reciprocità dei periodici di Europa con quei d'America trattanti il medesimo soggetto. Il foglio americano, per vero, non è esclusivo per l'emigrazione come i cinque che ho accennati di Europa, ma contiene tutte le più interessanti notizie dell'antica patria, talchè non dubito asserire che avvi più comunione d'idee e maggiore facilità di conoscere oggigiorno in America le nuove di Svizzera, e così viceversa, di quello che vi era nello scorso secolo fra i Cantoni i più remoti l'uno dall'altro della Svizzera medesima.

Nè si creda che siano fogli dettati dalla speculazione. I due che io ho percorsi, relativi all'annata intiera del 1852, contengono imparzialmente e buone e cattive nuove; ma

a continuare sul piede attuale, la Germania, che conta oggi 41 milioni di abitanti, verrebbe nel 1870 a contarne 50 milioni, pagina 310 di detta opera.

(1) OTTO HÜBNER, *Jahrbuch für Volkswirtschaft und statistik*, pag. 116.

(2) Nel Württemberg si calcolano per ogni famiglia 5 figli e 3600, mentre in Inghilterra la proporzione è di soli 3 06. Vedi CARLO WINDERLICH, opera citata, pag. 318.

(3) FRANZINI, *Nuova statistica della Svizzera*, pag. 74.

(4) *Der Schweitzer Bote*, New-York, 1852.

queste seconde sono più specialmente per i patimenti di viaggio, per angherie sofferte ed avvertimenti anche particolari di non fidarsi di tale persona, evitare tale albergo, tal capitano o bastimento e simili; ma quanto riguarda lo stato e la posizione nuova, sono quasi tutti unanimi nel descrivere le attrattive della nuova patria; questi giornali constano per la massima parte di lettere che provengono dall'America, e che, prima di essere recate al redattore, fanno il giro di tutti i parenti della persona cui sono dirette, e della loro autenticità nessuno ne dubita; in alcune si scorge un vero entusiasmo per la nuova patria. Nell'America degli Stati Uniti vi è già una nuova Svizzera, una nuova Glarus, e diversi altri luoghi battezzati coi nomi dell'antica patria. Molti si dirigono ora a Venezuela, e dipingono quelle regioni, e segnatamente quella parte che trovasi nella zona temperata, come un paradiso terrestre ove regna un'eterna primavera, e le loro descrizioni coincidono con quelle dei primi scopritori, Ojeda ed Amerigo Vespucci; altri infine emigrano nel Brasile, e scrivono che si hanno terreni che danno due raccolti in un anno ed a prezzi infimi di poche lire per un ettare, ed in alcuni luoghi gratuitamente. Per riscaldare meglio l'immaginazione si aggiunge ora la California e l'Australia colle miniere d'oro che attirano esse pure avventurieri da ogni parte del mondo. Che si ponga mente a queste circostanze, vi si aggiunga la grandissima facilità che ora si ha dei trasporti, la miseria in alcuni luoghi ove cresce la popolazione, ed in aggiunta a tutto questo un reclutamento organizzato su vasta scala, essendovi molti agenti, e specialmente di case francesi per conto di Havre-de-Grâce in diversi luoghi ed un'agenzia centrale in Berna; si ponga mente, ripeto, a tutte queste circostanze, e si vedrà che, ben lungi dal potersi ammettere che l'emigrazione dall'Europa all'America possa cessare, essa continuerà invece quanto meno sul piede attuale.

L'esperienza poi ha già dimostrato che i sacrifici che fa un paese nel perdere parte de' suoi abitanti, non sono scompagnati anche da buoni effetti per i medesimi.

Non passa mese nel quale i giornali che ho citati non annunzino eredità giacenti nell'uno o nell'altro luogo d'America, e non solo eredità di poco conto, ma si sono già verificati più casi di eredità di milioni, e tuttavia non sono che circa diciotto in venti anni che l'emigrazione si è fatta cotanto numerosa, e questi vantaggi tornano a profitto dell'antica patria; i Governi stessi lo conoscono al segno che, non solo in moltissimi cantoni della Svizzera tanto i comuni quanto i Governi cantonali soccorrono gli emigranti, ma alcuni fra gli stessi Governi del centro della Germania vengono in loro aiuto; così il Parlamento del Württemberg destinò nel 1851 la somma di 120,000 lire per soccorsi agli emigrati in America (1).

Dati quindi questi calcoli, sui quali io credo che si può far fondamento con tanta maggior sicurezza, inquantochè i paesi d'onde la emigrazione vuolsi ascrivere alla causa permanente dell'aumento della popolazione, sono fra quelli che si trovano i più prossimi al Mediterraneo in confronto agli altri; ammesso che, già prima che questa si verifichi il nostro Governo prenderà le necessarie misure per la protezione che, anche per dovere d'umanità, si deve accordare a questa gente per sottrarla all'avidità degli speculatori, adottando il procedere di Brema, cosa tanto più facile in quanto che l'antivenire è sempre più facile che il riparare; dati, ripeto, questi calcoli, noi possiamo essere certi di procurare sotto questo rapporto

(1) *Auswanderungs-Zeitung*, pag. 67.

a Genova una supremazia sopra tutti i porti del continente, che nessun altro le potrà giammai rapire, perchè nessuno si trova in circostanze cotanto favorevoli.

Io credo, o signori, di avervi dimostrato come stia nell'interesse del nostro commercio il collegarci colla rete delle strade ferrate svizzere, come il punto al quale dobbiamo mirare sia il lago di Costanza; vi ho detto quali competitori troveremo colà, con quali forze lottano tra di loro, con quali noi possiamo entrare sul medesimo campo d'operazione, e con qual esito rapporto al movimento commerciale; vi ho pure provato che anche sotto l'aspetto del movimento delle persone che potrebbero venir trasportate, la linea non può a meno di essere frequentata; mi rimane ora di provarvi la seconda parte, cioè con qual mezzo noi dobbiamo congiungere la nostra linea di strade ferrate con quelle della Svizzera dal lato del nord-est, se cioè per mezzo di una linea continuata lungo le rive del lago Maggiore ovvero per mezzo della navigazione del lago stesso.

Queste due questioni della necessità nostra di congiungerci colla rete svizzera e germanica, e del modo col quale devesi effettuare, erano strettamente collegate e non si potevano disgiungere; poichè la seconda altro non è che un'immediata conseguenza della prima.

Il confronto che sto per fare non verte già fra la linea da Novara ad Arona e fra Novara e Feriolo, poichè giammai gli avversari della linea di Arona dissero che conveniva andare a Feriolo per fermarsi colà; anzi protestarono nel modo il più esplicito (e gli Atti della Camera ne fanno fede ed io ne citerò i passi quando occorra) « che l'unica loro mira si era quella della continuazione non interrotta per terra, il che è richiesto dall'interesse generale dello Stato, come condizione voluta dal commercio; » se pur ora colà vuoi andare, non è per altra ragione se non perchè quella linea fa parte di quella che deve essere continuata; la prova quindi che conviene dare, la tesi unica che conviene sostenere è « la necessità od utilità della linea nel suo complesso, si è quel tutto del quale il tratto da Novara a Feriolo altro non è che un tronco; » e chi volesse ora ragionare altrimenti, mostrerebbe che il suo scopo non è già la linea continuata, ma il troneo per il quale la prima non serve che di pretesto. Io dirò brevemente i vantaggi dell'una e dell'altra linea, quindi ne farò il confronto.

La linea da Novara ad Arona tracciata secondo il progetto del signor ingegnere Negretti misura 34,475 metri. Per non ripetere le frazioni, io prenderò sempre la cifra tonda di 35. Da Arona a Locarno vi sono 60 chilometri di lago, per cui il totale della linea da Novara a Locarno è di 95 chilometri. Il costo di questa linea, che si riduce a quello della strada ferrata fino ad Arona, è di 4,866,529 lire. La lunghezza della strada da Novara ad Intra, secondo è detto nella relazione ministeriale, ed è desunta da studi fatti, è di 72 chilometri, ed importa 15,528,000 lire; continuando una strada lungo tutta la sponda da Intra a Locarno si ha una linea di 108 chilometri, con una spesa di circa 21 milioni, calcolando lire 200,000 per chilometri. Si noti però che questo calcolo non è che approssimativo e tale che, secondo le più ovvie riflessioni, è di gran lunga al disotto del vero, poichè, se vuoi avere riguardo alla distanza da Intra a Locarno, io l'ho calcolata sulla carta col compasso, e tutti sanno che, dovendosi vincere ostacoli di natura, in realtà riescono sempre più lunghe; maggiore assai poi è la differenza della spesa, poichè le vere e grandi difficoltà cominciano solo dopo Intra, e calcolare il chilometro a lire 200,000, come feci, laddove costa 160,000 quella così piana e facile da Torino a Novara, e

177,000 quella di Savigliano, è calcolare forse poco più della metà del vero.

Date però queste misure da ambi i lati, risulta che, stando alla media da me presa per base sulle merci trasportate all'estero, di centesimi 16, risulta, dico, che una tonnellata di mercanzia da Novara a Locarno, via d'Arona, pagherebbe lire 11 60, delle quali, lire 5 60 per i 35 chilometri, in ragione di centesimi 16 per tonnellata e per chilometro, e lire 6 per il prezzo da Arona a Locarno, la qual cifra si suddivide in lire 4 80 per i 60 chilometri di lago, calcolati a centesimi 8 caduno, e lire 1 20 per le altre spese di carico, scarico, ecc.

Quanto al trasporto dei passeggeri risulta ancora che, prendendo la media constatata dal resoconto sull'esercizio 1851 delle strade ferrate, essa sale a centesimi 5 per chilometro e per viaggiatore, e su questo non vi è dubbio; e così avesse quel resoconto potuto constatare la media precisa per il trasporto delle merci all'estero, che mi sarebbe stata di ben altro vantaggio.

Prendendo dunque i 5 centesimi, risultano lire 1 75 di strada ferrata. Sul vapore ai terzi posti il tragitto da Arona a Locarno è calcolato lire 2 65; il tutto farebbe 4 40; ma sarebbe calcolo erroneo, perchè darebbe la media da Novara ad Arona e solo il *minimum* da Arona a Locarno; per trovare la media ho preso la proporzione dei primi coi secondi posti, i quali ultimi sono di circa il triplo, ed ho fatto la media di tutto, che fa salire la cifra dalle 2 65 alle 3, e così la media generale da Novara a Locarno per il lago diverrebbe di lire 4 75.

Sulla strada continua per terra, una persona e data la stessa media, pagherebbe da Novara a Locarno lire 5 40.

Per quanto al tempo, calcolando la media attuale di 2 minuti per chilometro, risulta che da Novara a Locarno, via di Arona, s'impiegherebbero 5 ore e 10 minuti, delle quali 1 ora e 10 minuti sulla strada ferrata e 4 ore per i 60 chilometri di lago che si percorrono ora solo in ragione di 15 chilometri all'ora.

Per la strada ferrata continua, invece, il tempo che s'impiegherebbe sarebbe di 5 ore e 40 minuti, secondo lo stesso calcolo dei due minuti per chilometro. Ritenuto che, essendovi qualche minuto secondo in meno dei due minuti, è compensato dalle pendenze da Orta a Favellona.

Noi abbiamo quindi, come risultato favorevole alla via di Arona, un risparmio di 16 milioni sulla spesa totale di costruzione della strada completa, un risparmio di lire 6 68 per ogni tonnellata di merci, un risparmio di centesimi 65 per ogni viaggiatore.

Abbiamo poi, come risultato favorevole alla via d'Orta, continuata lungo il lago 1 30 minuti di tempo risparmiato; aggiungendo a questi 10 minuti che potrebbero occorrere per passare dalla strada ferrata al vapore ad Arona ed altrettanti a Locarno, per la stessa causa, si avrebbe una differenza di 1 ora e 30 minuti.

Ora veniamo al paragone ragionato delle due linee, perchè sino a questo punto io non feci che annunziare le nude cifre della differenza.

Come l'attrazione al centro è la causa che determina le leggi di gravità che riposano su quel principio fondamentale, così anche il commercio ha la sua prima legge fondamentale, ed è quella del minor costo; la si applichi al primo acquisto, la si applichi al trasporto delle merci o de' prodotti quali siansi, è sempre la medesima legge; certo si è che anche il guadagno del tempo vi entra per molto, anzi moltissimo, segnatamente nel trasporto delle persone; ma non è già che

sia per effetto di un'altra legge che cambi la legge fondamentale, ma sibbene perchè « il tempo è danaro, » come dice un antico proverbio inglese, e quindi quanto si può risparmiare si traduce in minor costo; ma per questo conviene che vi entri in tal misura che questo guadagno vi sia realmente, nè sia comperato ad un prezzo che superi il risparmio che allora diverrebbe ideale.

Premesso questo cardine fondamentale dell'economia sociale, esaminiamo la differenza prima per la linea di Arona.

Una tonnellata di merci arriva a Locarno col risparmio di lire 6 68.

Se noi consideriamo il nostro commercio, astrazione fatta di ogni concorrenza di altri sul nostro territorio stesso, la differenza di 6 68 per tonnellata, non solo non è piccola, ma grande assai; infatti, qual è il nostro scopo nell'impadronirci, se è possibile, del commercio della Svizzera e di quello del lago di Costanza? È quello naturalmente di fare il maggior numero di affari e d'estenderci il più possibile; ma, per ottenere questo, dovendo noi lottare con porti che ora si trovano padroni di quel campo, non abbiamo altro mezzo che di diminuire il più possibile le spese di trasporto in loro confronto.

Ma come le diminuiremo noi se cominciamo ad aggravare di 6 68 lire ogni tonnellata per un viaggio che stava in nostro potere l'evitare? E volete sapere a che salirebbe la differenza? Ricordatevi, o signori, che io vi ho detto nella prima parte del mio discorso che, su quel gran mercato che si chiama il lago di Costanza, i quintali di merci si calcolano a milioni; io vi ho citato come nel 1849 4,479,500 quintali metrici di merci salissero il Reno dirette nella Svizzera e Germania; come dagli specchi ufficiali pubblicati dall'ufficio delle dogane di Berna, che ho già citato, risulta che la media del cotone che s'introduce in Svizzera ammonta a 110,000 quintali metrici, a 70,000 quintali il caffè ed a 100,000 lo zucchero.

Di questi tre articoli danti 280,000 quintali metrici, ammettete che solo la metà abbia la convenienza a preferire la breve via di Genova, e vedete che sopra questi articoli, la cui metà sale a 140,000 quintali metrici, ossia a 14,000 tonnellate, le lire 6 68 di risparmio produrrebbero una differenza di 93,520. Ora, calcolate tutto il commercio nel suo complesso e ponderate quale sarebbe la differenza totale!

È un fatto che basta una sola lira di differenza perchè si preferisca piuttosto una strada che l'altra; e per verità che cosa deve importare al negoziante di Zurigo, per esempio, che il suo cotone gli pervenga piuttosto da Amburgo che da Genova o Marsiglia? Se vi è anche solo una piccola differenza,

egli la vuole per lui; e realmente, o signori, ci fu un'epoca nella quale a Basilea costava egualmente il trasporto di una tonnellata di merci venuta da Marsiglia, da Amsterdam e da Genova; quale fu la città che prima dovette ritirarsi? Precisamente Genova che non poté più lottare colle altre due che approfittarono sempre delle nuove scoperte che diminuirono il prezzo dei trasporti. Vi sono case che ricevono migliaia di tonnellate di merci, ed ogni centesimo risparmiato, calcolato su mille tonnellate, vale per esse dieci lire. Ora si calcoli quanta dev'essere la convenienza se la differenza non è di pochi centesimi, ma di 6 68! Converrebbe credere che avessero una logica apposita, diametralmente opposta a quella che li regola in tutti gli affari, per preferire il porto di Genova pagando 7 50 di più per ogni tonnellata. Quale sarebbe dunque la naturale ed immediata conseguenza del maggior costo? Quella che la nostra sfera d'operazione verrebbe a restringersi, e laddove noi avremmo potuto spingerci, per esempio, fino ad Augusta, che si trova a circa 150 chilometri dal lago di Costanza, dovremo accontentarci di una sfera più ristretta perchè quivi, anche con quella spesa che potevamo evitare, lottiamo cogli altri. E quale sarebbe il vantaggio ottenuto? Quello di essere arrivati colle merci 50 minuti prima; e notate, o signori, che queste merci sono per la massima parte dirette a spedizionieri in grande od a manifatture le meno previdenti delle quali sogliono sempre avere come provvista la scorta almeno di un semestre, talune l'hanno perfino di un anno ed anche due, per cui il vantaggio di ricevere un'ora o due prima una merce, sarebbe così assolutamente nullo che crederei far torto lo spendervi ancora altre parole.

Ma in base alla tabella venutami da Berna ho fatto un altro più esatto confronto della differenza dei risultati.

Ho calcolato i quattro casi possibili della nostra congiunzione col lago di Costanza, cioè con strada continua, ma con interruzione del giogo alpino da valicarsi con strada comune e con strada tutta continua anche attraverso quel passo, quindi il caso che si utilizzi il lago ma si passi il giogo con strada comune, ed il quarto caso, quello che si utilizzi il lago e si passi il giogo con strada ferrata. Prendendo per punto di confronto il prezzo di Havre di ottanta sul lago di Costanza, risulta che, nel caso di una strada continua con interruzione del passo alpino, la spesa è di 92 04, utilizzando il lago, ma sempre coll'interruzione del passo, è di 86 56, per strada sempre continua di 78 12, ed utilizzando il lago con questa seconda circostanza della strada ferrata sui gioghi è di 72 76, e ciò in base ai prezzi e misure da me accennate.



*Tabella del prezzo di trasporto di una tonnellata di merci da Genova a Lindò seguendo le diverse vie sottodescritte col confronto del prezzo minimo di Havre sulla medesima piazza.*

1.	2.	3.	4.	5.
Prezzo di trasporto di una tonnellata di merci da Havre a Lindò, via di Rotterdam e Reno,	Prezzo come di contro supposta una strada ferrata continua lungo il lago Maggiore, ma con l'interruzione di chilometri 38 del passo del Lukmanier da traversarsi con vie ordinarie,	Prezzo come di contro supposta la navigazione del lago Maggiore, con l'interruzione di chilometri 38 del passo del Lukmanier come di contro,	Prezzo come di contro supposta una strada ferrata continua da Genova a Rorschach costeggiandosi il lago Maggiore e passando il Lukmanier con un <i>tunnel</i> ,	Prezzo come di contro supposta una strada ferrata continua da Locarno a Rorschach, e supposta la navigazione del lago Maggiore,
Franchi 80	Franchi 92 04	Franchi 86 36	Franchi 78 12	Franchi 72 76
	Da Genova a Lindò per questa via si contano 506 chilometri, di questi	Da Genova a Lindò per questa via si contano 491 chilometri, di questi	Da Genova a Lindò per questa via vi sono 499 chilometri, di questi	Da Genova a Lindò per detta via si contano 484 chilometri, di questi
	450 di strada ferrata a cent. 16 danno 72 » 38 di strada comune a 48 centesimi . . . . 18 24 18 da Rorschach a Lindò di lago a centesimi 10 1 80	377 di strada ferrata a cent. 16 danno 60 32 38 come di contro a 48 centesimi 18 24 60 chil. di lago Maggiore a centesimi 10 . 6 » 18 come di contro a centesimi 10 1 80	477 di strada ferrata (a) a cent. 10 danno 76 32 18 del lago di Costanza come di contro a centesimi 10 . . . . 1 80	406 di strada ferrata a cent. 16 danno 64 96 60 chilometri del lago Maggiore a cent. 8 . . . . 6 » 18 chilometri del lago di Costanza a centesimi 10 . . . . 1 80
	92 04	86 36	78 12	72 76

**Osservazioni.**

(a) La differenza che si scorge fra il computo della strada da Locarno al lago di Costanza, calcolata in chilometri 240 nei numeri 2 e 3, laddove è calcolata in chilometri 231 nei numeri 4 e 5, proviene dacchè facendosi il *tunnel* si guadagnano 9 chilometri.

La tabella co' confronti che ho stabilito costituisce la prova della differenza de' risultati che si avrebbero adottando l'una via a preferenza dell'altra.

Seguendo la linea continuata per terra, e ritenuto che si valichi il giogo con via ordinaria, il trasporto di una tonnellata da Genova a Lindò sale a lire 92 04, il che vuol dire che Genova si troverebbe avere avanti di sé su quel campo di operazione Havre (via d'acqua), che vi arriva con lire 80, Rotterdam che vi arriva con lire 90, ed Amsterdam che vi arriva con lire 94 50.

Seguendo invece la linea d'Arona, ossia utilizzando il lago, e ritenute le stesse condizioni relative al passo del giogo alpino, il prezzo del trasporto di una tonnellata da Genova a Lindò sale a lire 86 36, il che vuol dire che Genova si trova inferiore alla sola Havre, ed invece di essere il quarto porto sarebbe il secondo.

Amnesso il caso più fortunato e da desiderarsi, se gli uomini dell'arte lo consigliano anche al presente, quello del traforo delle Alpi, il prezzo della via lungo il lago Maggiore salirà a lire 78 12 e quello della linea d'Arona a lire 72 76, e vuol dire ancora che, se si arrivasse ad essere i primi, anche colla via che costi 15 milioni di più con quella di Arona si avrebbe un bel largo sopra il primo dominatore attuale del lago di Costanza.

Ma perchè poi anche questa differenza di lire 7 24 che avremmo sopra Havre non ci induca in errore e ci faccia credere di essere molto forti in suo confronto, devo far presente che nelle lire 80 del prezzo di Havre vi è compresa la

spesa di lire 1 57 per quintale, ossia lire 15 70 per tonnellata che rappresenta il dazio fluviale sul Reno che si paga all'Olanda, per cui in realtà il vero prezzo di trasporto da Havre a Lindò, dedotte le spese eterogenee, non salirebbe che a lire 64 50.

È vero che in questo caso anche la linea di Arona non varrebbe a mantenere a Genova il primato, ma io debbo segnalare alla Camera anche questo pericolo, perchè non si illuda anche sopra la nostra supremazia, fondandosi unicamente sulla ragione che, misurato sulla carta, il porto di Genova è il più vicino al lago di Costanza. Se questo è vero, è altrettanto vero che la costruzione del Reno costa nulla e serve bene. Non dimentichiamo che il prezzo di trasporto sugli 800 chilometri che corrono da Rotterdam a Lindò per quella via non sale che poco di più di quello sui 500 chilometri da Genova a Lindò: prova ne sono le cifre della tabella, levato il dazio dell'Olanda. Dal trionfo di Havre poi non siamo salvati, anche nel caso il più fortunato, che dal dazio dell'Olanda, e vede quindi la Camera quanto studio dobbiamo porre a non aggravare di spese non indispensabili il nostro commercio.

Ma la tabella non spiega solo questa verità così chiara che le lunghe linee d'acqua sono più a buon patto, ma ne dà la misura nel modo il più convincente; compiacetevi di riprendere la tabella, e vedrete che quella stessa Havre che domina prima su quel lago, o, per parlare esattamente, che vi arriva con minore spesa seguendo il Reno, vi può giungere anche per strade ferrate; ma allora qual è il suo prezzo? Esso sale a 145 e dagli 80 della via del Reno ai 145 vi è la differenza

di 65 lire. Marsiglia, che non è che il sesto porto, giudicando dai prezzi, vi può arrivare per tre vie: per acqua per una via mista, e sempre per terra; or bene, esaminate le cifre, e troverete la linea d'acqua a 150 lire, quella mista a 155 e quella tutta di terra a 175. Questa gradazione toglie ogni dubbio, e questi sono paragoni fatti con quei porti che ci faranno la concorrenza, e l'esempio non può essere più opportuno.

Per ultimo ancora questa tabella vi dimostra quanto fu moderata la mia valutazione di soli centesimi 8, per tonnellata e per chilometro, della navigazione sul lago, valutazione che vi ho provato trovarsi al disotto della realtà per il certificato dei prezzi che si accordano; che se voi poi esaminate questa tabella e le distanze da Havre a Lindò, via del Reno, che è di circa 1350 chilometri, e la dividete per le 64 50 di vera spesa, troverete che non più 8 centesimi vi risultano, ma 4 e mezzo, e così dicasi di Londra che sarebbe di circa 5 e mezzo, e così pure dicasi da Trieste a Milano che per un tratto di 540 chilometri sarebbe minore di 5 centesimi per chilometro e per tonnellata. Ciò prova fino dove si può discendere quando la via fu donata *gratis* dalla natura, e non costruita con molti milioni per opera dell'uomo.

È vero bensì che da Rotterdam a Lindò quel prezzo sale pure a centesimi 8 circa, il che darebbe la da me adottata cifra, ma vi ha questa notevolissima differenza ancora da farsi, che la linea è tutta di rimorchio, ed il rimorchio costa sempre più che il tragitto sul lago, per la ragione che il minor costo della discesa non compensa quello della salita, perchè le due forze non si compensano sì che si possa prendere la media; se, per esempio, per salire con una data forza conviene avere un vapore di 150 cavalli, quantunque nella discesa sul medesimo fiume bastassero macchine di 50, non si può sommarle assieme, e dire: unite formano 200, dunque la media è 100; questo si fa sulle superficie piane dei laghi, ove macchine di minore forza e conseguentemente di minore spesa ottengono lo stesso che i rimorchiatori sui fiumi.

Vede quindi la Camera quanto sia stata discreta la mia base di centesimi 8 portati a 10 per le spese di carico e scarico, e come, se vi fosse qualche differenza per questa, sia compensata dalle valutazioni della prima.

Ma io non ho provato finora che la nullità del vantaggio rapporto alle merci; rimane la parte più importante, cioè quella che riguarda la celerità pei viaggiatori; la differenza di 1 ora e 50 minuti potrebb'essere di qualche influenza, ma vediamo prima a qual prezzo si otterrebbe. Qui viene la domanda che ho già fatta quando esaminava la convenienza di una linea che attraversasse le Alpi dal lato nord-ovest per condurci o verso il lago di Ginevra od a quello dei quattro cantoni. Per andare a Locarno per terra conviene attraversare uno spazio di territorio svizzero che si estende dal nostro confine alla detta città: « Chi sosterrà questa spesa? » La Svizzera come confederazione? No, per la ragione già replicata che fu dichiarato affare cantonale; il canton del Ticino, come tale? No certo, perchè il vantaggio che potrebbe avere sarebbe così nullo in confronto alla navigazione per acqua, che non vi è progetto ideabile, nel suo interno, che non gli arrechi maggior vantaggio quando avesse tanti danari disponibili per consimile scopo, che equivalessero alla somma richiesta per quella spesa; ma nè il Cantone come tale, nè i privati si associerebbero ad una consimile impresa, perchè essi hanno un consiglio troppo autorevole per la persona che loro lo diede, per non isciupare danari in così vana impresa, e il consiglio è dell'ingegnere Stephenson, ed è questo: « On ne saurait vraiment insister trop fortement sur l'inutilité et

la disconvenance qu'il y aurait à dilapider la fortune publique par la construction de chemins de fer le long des rives de ces lacs magnifiques routes ouvertes par la nature avec une grande prodigalité (1). »

Il lago Maggiore è precisamente anche esso uno di quei laghi de' quali parla Stephenson, e quello forse sopra ogni altro al quale è applicabile in tutta l'estensione del termine la sua sentenza, che sarebbe veramente un « dilapidare la fortuna pubblica » il voler costruire strade ferrate lungo le sue rive. Avvi in Svizzera un lago, ed è quello di Zurigo, le cui sponde formano una linea quasi continuata di villaggi e grossi borghi, tutti industriosi, ed è il vero e più gran centro del movimento industriale della Svizzera; la sua sponda destra è così piana, così regolare, senza gran seni, senza torrenti che l'attraversino, che si direbbe fatta appositamente per ricevervi una strada ferrata; eppure finora non vi ebbe alcun progetto, e se v'ha un luogo che dovrebbe fare eccezione si è quello ove si fitta è la popolazione che anche quel piccolo guadagno della celerità del trasporto varrebbe forse a dare alla strada un prodotto discreto, e perchè vegga la Camera qual è il movimento, citerò come prova la cifra dei passeggeri trasportati nel 1849 dai battelli a vapore su quel lago, e che trovasi nel rapporto dei commissari Geigy e Ziegler, delegati dal Governo a studiare la questione, e che ammonta a 280,962 persone, laddove sul lago di Ginevra, che pure non è poco frequentato, non salì nello stesso anno che a 90,800 persone (2). Il maggior movimento sul lago Maggiore è stato calcolato a 120,000 passeggeri.

Non è già, o signori, che anche la massima di Stephenson non possa ammettere qualche eccezione, ma conviene che vi siano circostanze ben imperiose; così, per esempio, nella Svizzera medesima il progetto della strada ferrata da Coira al lago di Zurigo conduce la strada ferrata lungo il lago di Wallenstadt; ma è un piccolo lago di 16 in 17 chilometri che si traversa in tre quarti d'ora, ed è inoltre il lago il più pericoloso della Svizzera, a tal segno che nel novembre 1850 (se non erro nella data precisa) un turbine fece affondare un battello a vapore che chiamavasi il *Delfino*, e perirono quanti si trovavano in esso.

A nessun lago invece in Europa è applicabile la sentenza di Stephenson in tutta la sua estensione, quanto al lago Maggiore; paragonate, vi prego, la condizione della linea svizzera lungo il lago Maggiore con quella del lago di Zurigo. In luogo di un dolce ed uniforme altipiano elevato pochi metri sul livello del lago, noi abbiamo montagne erte che scendono a picco nel lago in moltissimi luoghi; in luogo di grosse borgate che si toccano, piene di fabbriche, di movimento industriale e commerciale, vi sono pochi villaggi che comunicano fra di loro per sentieri; non fabbriche, non commercio oltre lo stretto bisogno dei paesi; in luogo di non incontrare difficoltà di terreno sulla linea, essa è piena di seni ed è tagliata da torrenti e da burroni che esigerebbero opere d'arte costose; infine è impossibile d'ideare un contrapposto più completo della linea che si estende lungo la riva destra del lago di Zurigo e la linea del lago Maggiore che da Intra si estende fino a Locarno. Non sarà dunque mai in Svizzera che noi potremo trovare aiuti per simile strada; ed infatti il comune di Locarno ha bensì stanziato di già una somma per coadiu-

(1) *Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse* par STEPHENSON ET SWINBURNE, Berne, chez Fischer, pag. 48.

(2) *Rapport financier sur l'exécution d'un réseau de chemins de fer en Suisse* par GEIGY ET ZIEGLER, Berne, chez Fischer, pag. 8.

vare la strada del Lukmanier, ma non venne giammai in mente a nessuno di fare la proposta di stanziare anche somme per una strada ferrata lungo il lago.

Noi saremo adunque soli, e la spesa totale ammessa in soli sette milioni da Intra a Locarno dovremmo sostenerla noi per intero. Ecco che cosa ne costerebbe un'ora e 50 minuti di guadagno sulla linea di 480 chilometri e sopra 18 ore di tempo che s'impiegherebbe quando la strada fosse continuata anche attraverso il giogo, e di 20 se quel passo si dovesse fare per mezzo di una strada comune. Si dovrebbe quanto meno convenire che è un vantaggio pagato assai caro.

Ma che sarebbe, o signori, se per una delle considerazioni le più ovvie, se per una causa la più immane ed inevitabile io vi provassi che si perde anche quell'effimero vantaggio? Voi non troverete certo nè su questa linea nè sopra altra di consimile lunghezza viaggiatori che possano resistere ad un viaggio di 18 o 20 ore senza soffermarsi a prendere cibo, a ristorarsi; ciò si pratica per viaggi assai meno lunghi, cioè per quelli che non durano che la metà di questo tempo; tutti quelli che hanno viaggiato da Parigi a Havre sanno che il convoglio si ferma a Rouen per una mezz'ora, onde lasciare il tempo ai viaggiatori di pranzare; eppure il tragitto non è che di 229 chilometri e di circa 9 ore; così dicasi del viaggio da Châlons a Parigi, lungo la qual linea il convoglio si ferma ancora per mezz'ora a Tonnerre, eppure non sono che 315 chilometri, che si fanno in 10 ore circa. Se la nostra strada alla Svizzera si ferma ad Arona per continuare al di là del lago, il tragitto delle tre ore di lago è utilizzato per pranzo e tanto più che quando il viaggiatore trovasi in prossimità di Locarno, ha precisamente raggiunta la metà della strada a percorrerla. Si paragoni, o signori, l'amenità di un viaggio così lungo nel quale il viaggiatore, dopo aver percorso 175 chilometri di strada ferrata chiuso in un vagone, incontra un lago di 60 chilometri e può ristorarsi e muoversi utilizzando anche il suo tempo per prendere il cibo necessario, e riposato e ristorato intraprende l'altra metà del viaggio; si paragoni, dico, quest'amenità e tutti questi vantaggi col viaggio continuo di 480 chilometri, durante il quale non è permesso di soffermarsi sotto pena di perdere il vantaggio sulla navigazione per acqua, e poi si dica se sul serio è possibile quel vantaggio, e, quando lo fosse, se il viaggio il più ameno non sarebbe convertito in uno dei più noiosi e insopportabili per la gran stanchezza che arrecherebbe.

Il vantaggio pratico è dunque assolutamente nullo, e, per realizzarlo, converrebbe creare uomini appositi che potessero resistere ad un viaggio di 18 a 20 ore senza prendere alcun ristoro.

Ma al contrario, o signori, io sono ben lontano dall'avervi provato ancora tutti i vantaggi della navigazione per acqua. Voi avete sentito in altre tornate, e precisamente in occasione che venne suscitata la questione della linea da prescegliersi per arrivare al lago Maggiore, che fra gli inconvenienti che presentava la linea d'Arona vi era anche quello del carico e scarico, il che produceva perdita di tempo e spesa; ma ora anche questo è un inconveniente che l'ingegno umano ha superato, e più non rimane che un vano pretesto per chi lo volesse ancora addurre.

Nel 1849 un ingegnere inglese ideò di costruire battelli a vapore colle guide della strada ferrata su di essi, sinchè, avvicinati al luogo d'imbarco, i vagoni carichi passassero dalla strada al battello senza toccare in nulla agli oggetti contenuti; questo metodo fu adoperato per primo esperimento sulla via che da Edimburgo conduce a Pesth in Iscozia, e colà si traversa in tal modo un braccio di mare di 7 miglia inglesi

ossia circa 10 chilometri. Quei battelli ricevono fino venti vagoni ed il trasporto si effettua in 10 o 12 minuti. Ora ecco che cosa dice ancora l'ingegnere Stephenson di questa invenzione: « Ce mode a réussi au delà des espérances de l'ingénieur; et, malgré la position du lieu de débarquement exposé aux mouvements de la mer, malgré les rudes coups de vent d'est qui règne au printemps; depuis près d'une année que ce bateau a commencé son service il ne l'a interrompu qu'un seul jour (1). »

Voi vedete, o signori, con quanta facilità e senza spese si effettua il carico e scarico dai vagoni ai vapori; che se tanta è la sicurezza in un braccio di mare esposto alle procelle del mare del nord, quale non sarà poi quella sul nostro lago, ove quelle violenti commozioni d'atmosfera sono sconosciute ed il livello del lago in luogo di variare continuamente come il mare in discorso per effetto del flusso e riflusso, rimane per mesi interi stazionario?

Ma, non solo la navigazione per il lago si è molto avvantaggiata da tre anni di questo ritrovato, ma altro più grande ancora le prepara, anzi, più esattamente, le ha già procurato il genio dell'uomo, voglio dire il vantaggio del viaggio ancor a minor prezzo di quanto ora si ottiene, e ciò per mezzo della scoperta dell'ingegnere svedese stabilito in America, del celebre Ericsson.

Saranno due mesi e mezzo che le gazzette annunziarono l'esperimentero felicissimo della sua invenzione, che consiste nell'adoperare l'aria compressa e poi dilatata dal calorico, come forza motrice in sostituzione del vapore. Ei l'applicò ad un bastimento fabbricato appositamente, della enorme portata di 2200 tonnellate, e riescì a tal segno che ottenne l'8 per cento di risparmio sul combustibile (2). Questa scoperta, o signori, vale per trasporti per acqua in proporzione assai più che i trasporti per terra, per la circostanza naturale che nella navigazione per acqua il combustibile rappresenta la maggiore spesa, laddove nei trasporti sulle strade ferrate il combustibile rappresenta una quota di gran lunga minore per la gran quantità di altre spese. Volendo io conoscere più precisamente la relazione di queste cifre applicata ai due diversi mezzi di trasporto, mi procurai dalla direzione della strada ferrata da Milano a Como, nonchè da quella dei piroscafi su quel lago, i dettagli di spesa, e mi risultò che sulla strada ferrata le spese generali assorbono l'80 36 per cento, e il combustibile il 19 64 per cento; per la navigazione sul Lario invece il combustibile assorbe il 60 40 per cento e rimane il 39 60 per cento per le spese generali; così, lasciando le frazioni, risulta che la proporzione sta come 1 a 5, e questo è ben facile a concepirsi, perchè la manutenzione di una linea di strada ferrata di eguale lunghezza, quale sarebbe quella del lago Maggiore da Arona a Locarno, vale a dire di una linea di 60 chilometri, costerebbe in media 2000 lire per chilometro, ossia 12,000 lire, e queste sono risparmiate per intero, pensando la Provvidenza a mantenere il lago. La relazione della spesa del combustibile che si verifica sulla strada ferrata da Milano a Como, si verifica a un dipresso quasi eguale anche su quella del nostro Stato, poichè dal rendiconto dell'esercizio 1851, pubblicato per cura dell'Azienda generale delle strade ferrate risulta che il combustibile figura nelle spese generali in ragione del sesto del totale, il che equivale il 18 e mezzo per cento, e così solo dell'1 per cento inferiore a quella da Milano a Como, piccola differenza

(1) STEPHENSON, Rapporto citato, pag. 61.

(2) Veggansi i dettagli di questa scoperta nel giornale *La Patrie* del 24 gennaio corrente anno.

in favore della nostra strada che può dipendere dall'essere il coke di qualche cosa inferiore nel prezzo a Torino che a Milano (1). Il combustibile rimane quindi la spesa preponderante nella navigazione, e qualunque scoperta che diminuisca quella spesa, quando pure sia applicabile anche ai vapori delle strade ferrate, recherà sempre un utile di gran lunga maggiore; così, se reggesse realmente in tutta la sua estensione l'enorme risparmio ottenutosi colla scoperta Ericsson, i centesimi 8 di trasporto sul lago per chilometro e per tonnellata si ridurrebbero a centesimi 4 16, i centesimi 16 invece del costo di trasporto sulla strada ferrata a centesimi 13 44.

*Sui piroscafi.*

Spesa del trasporto di una tonnellata di merci per chilometro . . . . .	L.	0 0800	
Delle quali il 60 per cento rappresenta il combustibile . . . . .	»	0 0480	
Rimangono per le altre spese L.		<u>0 0320</u>	

*Sulle strade ferrate.*

Spesa del trasporto di una tonnellata di merci per chilometro . . . . .	L.	0 1600	
Delle quali il 20 per cento rappresenta il combustibile . . . . .	»	0 0520	
Rimangono per le altre spese L.		<u>0 1280</u>	

Colla nuova scoperta essendosi ottenuto il risparmio dell'80 per cento del combustibile in tutte le locomotive, si avrà:

*Sui piroscafi.*

Pel combustibile come sopra . . . . .	L.	0 0480	
Riduzione dell'80 per cento . . . . .	»	0 0384	
Spesa pel combustibile . . . . .	L.	0 0096	0 0096
Altre spese . . . . .	»	0 0320	
Totale spesa coll'uso della nuova scoperta L.		<u>0 0416</u>	

*Sulle strade ferrate.*

Pel combustibile come sopra . . . . .	L.	0 0520	
Riduzione dell'80 per cento . . . . .	»	0 0256	
Spesa del combustibile . . . . .	L.	0 0064	0 0064
Altre spese . . . . .	»	0 1280	
Totale spesa coll'uso della nuova scoperta L.		<u>0 1344</u>	

Ma lasciando per ora la proporzione esatta che sarà per risultare da quella scoperta, già grandissima, come vi provai, è la differenza che esiste oggigiorno; essa equivale ad un gran cerchio di operazione in vantaggio del nostro commercio sul campo nuovo di attività che gli sarebbe aperto; qual prospettiva ancora più felice rimane la scoperta già accertata di Ericsson, qualunque risulti la misura del vantaggio.

Riassumendo ora questo parallelo risulta che la linea di Arona per la via del lago fino a Locarno costa 16 milioni meno della linea di condotta per terra, offre al commercio un risparmio di 6 68 per tonnellata, risparmio che prima forse che possa effettuarsi verrà reso ancora più vantaggioso dalle cause accennate; offre ai viaggiatori un tempo di riposo dalla stanchezza della lunga tratta da Genova ad Arona, utilità per essi il tempo che si guadagnerebbe andando per terra potendo approfittare delle tre ore di tragitto per prendere il necessario ristoro, e rimangono così 1 50 minuti, unico vantaggio della strada continua lungo il lago, ma vantaggio solo per uomini che rinunciassero a soffermarsi un

istante per una tratta di 480 chilometri, vale a dire per uomini che converrebbe creare appositamente.

Questo parallelo, o signori, è troppo chiaro per se stesso perchè mi estenda ulteriormente nè mi addentri a considerare la differenza della spesa, fatta riflessione allo stato del nostro erario; ma una cosa avvi che è impossibile il tacere, ed è che tutte queste considerazioni furono da me fatte per un paragone delle due linee fra di loro, se come non vi fosse al fianco alcun nemico, per approfittare de' nostri errori: ma tale non è la lealtà, e noi non possiamo chiudere gli occhi al più grave pericolo. Io vi ho detto in principio del mio discorso quale e quanta sia l'attività del commercio di Trieste per respingere il commercio di Genova dai mercati della Lombardia e come anzi venga a farci concorrenza sugli stessi nostri mercati: vi ho detto quali e quanti vantaggi gli abbia accordato il Governo austriaco per agevolargli la via: ora si è a fronte di un tal nemico che noi ci porremo a studiare ogni modo possibile per aggravare invece il nostro commercio? Noi, avendo « una magnifica via a noi aperta generosamente dalla natura (per parlare con Stephenson), vorremo ripudiarla, e (dirò ancora con lo stesso) dilapidare la fortuna pubblica » per costruire una strada il cui effetto immediato sarebbe quello di aggravare di lire 6 68 ogni tonnellata di merci, senza avere in compenso vantaggio alcuno immaginabile, laddove invece quella differenza di lire 6 68 equivale ad oltre il quarto di tutta la via che percorre il commercio di Trieste per venire da quel porto a Milano? Sarebbe egli pel vantaggio di Genova o di Trieste che noi costruiremmo quella strada lungo il lago? Credo che non possa più essere dubbio, anzi io dico che ogni ulteriore dilazione a raggiungere il lago ed ogni prolungamento non indispensabile torna a vantaggio di Trieste ed a danno di Genova.

Qui mi permetta la Camera che io mi rivolga più specialmente agli onorevoli miei avversari. Dicendo che ogni ulteriore ritardo a raggiungere il lago ad ogni prolungamento della strada oltre il necessario, torna a vantaggio di Trieste ed a danno di Genova, intendo ridurre ad una formola concreta tutto il mio discorso, intendo stabilire un assioma di matematica verità.

Io ho diritto di chiedere a' miei onorevoli avversari che si soffermino a combattere il mio assioma; esso è formulato nettamente perchè nessuno possa prendere equivoco; io poi, dal canto mio, offro loro la più ampia reciprocità, e m'impegno a rispondere a qualunque loro assioma vogliono formularmi, e quanto più sarà formulato in modo conciso, tanto meglio. Per agevolare a' miei avversari la critica de' miei argomenti, io porrò ad ogni citazione di cifre fatti sui quali ho appoggiato i miei ragionamenti, la fonte d'onde li ho ricavati e li combattano pure; ma saprò difenderli. Dicendo però che ogni prolungamento che noi facciamo oltre Arona è fatto a danno del nostro commercio ed a vantaggio di quello di Trieste, non si creda che io intenda pronunciare un anatema di condanna in perpetuo d'ogni strada ferrata che possa continuarsi sia lungo il lago, sia come braccio laterale sopra Orta, ed estendersi dall'uno o l'altro lato fino a Domo. Quando si considerano i progressi che fa Parte, il minor costo attuale in confronto alle prime strade ferrate, e l'aumento probabile dell'industria in quella parte dello Stato, nulla è più probabile che venga un'epoca in cui per il commercio interno si trovi anche la convenienza di questi bracci laterali; è constatato d'altronde da perizia ufficiale che facile è la costruzione di una strada ferrata da Arona a Gravelona e più breve di due chilometri in confronto a quella d'Orta, e costa mezzo milione di meno; se società private che chieg-

(1) Rendiconto 1831, pag. 24.

gano nessun sacrificio allo Stato vogliono fare queste strade, nulla di meglio, sarò io il primo ad appoggiarle; ma non dimentichiamo la questione presente; il quesito che ora abbiamo a sciogliere si è quello « di ottenere il massimo risultato colla minore spesa possibile; » la minore spesa sta colla linea la più breve; il risultato massimo si collega col commercio estero, e per esso la prima fondamentale legge è il buon mercato.

Io non ho trattato questa questione che da un lato solo, nè per oggi intendo trattarla sotto altri lati, e ciò per due motivi: il primo si è che quel lato ossia la questione della strada come linea di comunicazione all'estero assorbe, a mio avviso, i nove decimi della questione generale, e tanto è che tutte le mosse che presero gli avversari della linea d'Arona dal giorno 28 gennaio 1851, nel quale ebbero luogo le interpellanze dell'onorevole Bianchetti, in poi ed ogni volta che cadde in discorso sulla linea, sempre, ripeto, le loro mosse furono prese da quel tema; e che quel tema sia importante credo di averlo provato anch'io. Ei rimane sempre il principale, e quando si volesse menomare l'importanza, lo proverei colle parole degli avversari già pronunciate in questa Camera. Del resto mostrerò poi a suo tempo, e con una copia di cifre egualmente sicure, come anche pel commercio interno sia la linea d'Arona a preferirsi.

La seconda ragione per cui non entro in altra questione finchè non veggio risolta questa, si è che voglio fare una larga parte alla circostanza accennata dall'onorevole relatore stesso in questa Camera, cioè che impedito da malattia non potè assistere alle discussioni della Commissione, e realmente si scorge che non udì che una parte; d'altronde avendo la minoranza della Commissione dichiarato di volere esporre essa medesima le sue ragioni, non entrerò in minuto esame del rapporto; ma tuttavia se lascio in questo la precedenza alla minoranza della Commissione, dichiaro che io credo di essere in grado di combattere quanti argomenti vennero in essa messi in campo, e lo farò per tutte quelle ragioni che non sentirò confutate da altri, e per darne un'idea alla Camera prenderò ad esempio due allegazioni della relazione, che non possono a meno di avere fatto qualche senso a chi lesse (e lo avranno letto tutti) il rapporto dell'onorevole relatore.

L'una di queste allegazioni tende a paralizzare alla sua volta gli effetti di un assioma di Stephenson citato anche da me, dell'assioma, cioè, che sarebbe uno sprecare la fortuna pubblica nel fare strade di ferro lungo i laghi.

Per ottenere questo, l'onorevole relatore citò come nella medesima Svizzera siasi progettata la strada ferrata da Ginevra a Morges per Iverdun, e così lungo il lago. Ma, o signori, credo che l'esempio sia piuttosto contro chi lo citò che in suo favore per chi si fa a considerare la condizione di que' luoghi ed il paragone con i nostri.

Qui devo fare appello a quanti conoscono la sponda del lago di Ginevra. Da questa città si estende il paese verso Morges piano, senza accidenti, senza fiumi o torrenti che lo taglino, e ripieno di borgate e villaggi, e, passati questi, la strada s'interna nel Cantone di Vaud, cioè in uno dei più popolosi della Svizzera.

Se noi vogliamo fare un confronto, dove lo troveremo? Precisamente nella linea sul lago Maggiore che da Arona si stende sino a Pallanza ed Intra. Un ingegnere incaricato d'ufficio constatò che facile era il costruire una strada ferrata, o, quanto meno, che costava più poco che la linea di Orta, ed era più vera; come sul lago di Ginevra, abbandonata quella città, si trovano borgate e villaggi l'uno presso l'altro, così li troviamo sul lago Maggiore.

Sulla linea d'Orta invece troviamo la più grande delle difficoltà, cioè una pendenza e contropendenza, il che esige una spesa permanente di macchine di maggior forza, laddove invece i terreni carissimi sia del lago di Ginevra che del lago Maggiore, lungo le sponde di ambi i laghi, portano il rimedio con sé, ed è quello che essere cari è conseguenza della fitta popolazione, che è l'elemento principale dei proventi di una strada ferrata.

Ma dove avvi la più gran differenza e dove pecca più che tutto il confronto? Si è che finita la linea che presenta tanta analogia fra i due laghi, la natura dei luoghi si cambia in senso opposto, e laddove la linea del lago di Ginevra s'interna in uno dei Cantoni più popolosi, quella del lago Maggiore invece trova tutte le difficoltà e passa per i luoghi i meno atti per potere costruire una strada ferrata. Quanto all'esempio del piccolo lago di Wallenstadt ne ho già dato il motivo.

La seconda citazione che voglio confutare fin d'ora, si è quella relativa al confronto fra le strade ferrate ed i canali navigabili. L'autore per provarlo citò una lista di canali in Inghilterra che dovettero soccombere nella lotta colle strade ferrate.

Nulla più naturale di questa conseguenza; infatti che cosa sono i canali? Sono vie artificiali che hanno costato milioni di prima spesa, e costano centinaia di mille lire di manutenzione; il gran canale di St-Quentin in Francia costò 22 milioni e per media 400 mila lire per chilometro; queste vie artificiali hanno da 6 ad 8 metri di larghezza, con 2 a 3 di profondità, quindi sono inaccessibili ai vapori. Ma cosa avvi in tutto questo di comune col lago Maggiore? Chi sa dire cosa ha costato di prima formazione, cosa costi di manutenzione: forse che ha anche esso 6 in 8 metri di larghezza e 2 in 3 di profondità? Ma dove è più stretto conta 1250 metri di larghezza, vi possono correre vapori a dozzine anche parallelamente. Il paragone fu ben infelice, e tanto più poi se si pone mente che lo stesso autore, dal quale credo che abbia attinta la sua nozione l'onorevole relatore, perchè cita gli stessi esempi, il Teisserenc, passando ad esaminare l'influenza delle strade ferrate nei corsi d'acqua naturali in Francia si esprime nel seguente modo:

« Si les rivières de France avaient subi quelques améliorations réclamées depuis longtemps par le commerce, il est certain que la navigation des bateaux à vapeur combattrait avec un grand avantage d'économie, à la descente surtout, une ligne de fer parallèle. Cependant il paraît que dans ces cas encore, le nombre des voyageurs devient assez grand pour suffire aux entreprises rivales. »

Quindi citando anche poi come fece l'onorevole relatore un'inchiesta parlamentare del 1856, prosegue:

« Ainsi il résulte d'une enquête faite en 1856 par la Chambre des communes d'Angleterre, que le nombre des passagers qui passent annuellement devant Blackwall dans les steamers n'a pas diminué, bien que des chemins de fer aient été établis dans la même direction aux points de départ et aux points d'arrivée des bateaux à vapeur. Pendant les douze mois qui avaient précédé l'ouverture des chemins de fer, les deux steamers *Hull* et *Selby* avaient porté 38,882 passagers dans les douze mois qui ont suivi cette ouverture, ce nombre c'est élevé à 62,405. Ainsi, tandis que le rail-way semblait attirer à lui toute la population mouvante, le steamer voyait s'accroître le nombre de ses passagers (1). »

(1) TEISSERENC; *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France*, pag. 279.

Ora, ben vede la Camera qual sia la differenza. Non avvi nell'autore contraddizione di sorta; poichè le vie che dovettero soccombere furono le vie artificiali, e quelle che lottano con vantaggio sono invece le vie naturali, e ciò tanto più quando sono grandi ed ampie, come nel nostro caso il Po ed il Reno per i nostri avversari, il lago Maggiore per noi; l'errore dell'onorevole relatore si fu di non avere tenuta la medesima distinzione dell'autore, e per quanto agli effetti avere convertito il lago Maggiore in una via artificiale; ma questo prova null'altro se non che, anche con molto spirito, non si può sempre difendere una cattiva causa.

Ripeto dunque il mio assioma che, ogni prolungamento non indispensabile ed ogni dilazione a raggiungere il lago Maggiore, torna a vantaggio di Trieste ed a danno di Genova.

Certo, o signori, conviene avere una ben profonda convinzione per sostenere un assioma con tanta certezza quale è quello che io ho stabilito; ma perchè passi anche in voi, mi rimane ancora a darvi le ultime e forse più convincenti prove.

Noi vogliamo giungere al lago di Costanza, ma per la medesima via può andarvi anche Trieste; vediamo, o signori: quali sono le nostre reciproche condizioni?

Io prendo ora per punto comune Locarno, e chiedo di qual lunghezza sarebbe una linea che da Milano per Sesto Calende venisse a mettere capo a Locarno. Da Milano a Sesto Calende vi sono 58 chilometri, come porta il piano dell'ingegnere Cordié, autore del progetto del Sempione, e tengo i 58 chilometri, quantunque la strada attuale faccia più d'un giro vizioso che si potrebbe risparmiare e la strada ferrata potesse abbreviarli; dunque, posti i 58 chilometri da Milano a Sesto Calende, proseguo nel calcolo e dico: da Sesto Calende a Locarno la linea misura 66 chilometri, che, calcolati a centesimi 8, equivalgono a chilometri 33 di strada ferrata, sulla quale pagasi 16 centesimi.

Sonovi lire 1 20 di carico e scarico che rappresentano 7 chilometri e mezzo di strada ferrata, e riduco ad 8. Queste tre cifre danno un complesso di 99 chilometri.

Ora, prendiamo quella del commercio di Genova. Da Novara, punto equivalente a Milano, abbiamo 35 chilometri per arrivare ad Arona; da colà 30 chilometri di strada ferrata rappresentanti i 60 chilometri del lago, inoltre chilometri 8 che rappresentano il carico e scarico, in tutto adunque 73 chilometri, che è la linea del commercio di Genova da Novara a Locarno via d'Arona. Noi dunque anche su questa linea abbiamo la superiorità di 26 chilometri. Ma se noi, o signori, prendessimo la via di terra, e quindi fossimo obbligati di aggiungere a quella cifra la differenza dal 73 al 108, ossia 35 chilometri, che cosa ne diverrebbe? Che la nostra linea da Novara a Locarno via d'Orta sarebbe di 108, come ho sempre detto, mentre quella da Milano a Locarno sarebbe di 99 chilometri.

Ora vi chieggo ancora se noi avremmo lavorato per noi o per il nostro capitale nemico commerciale. Vi chieggo se ho ragione di stabilire e ripetervi il mio assioma: *che ogni chilometro che si fa oltre il necessario è fatto a danno di Genova ed a favore di Trieste.*

E questo calcolo è pur semplicissimo; esso riposa sopra due elementi egualmente certi e facili a verificarsi: l'uno il fatto del prezzo del trasporto di una tonnellata da Trieste a Milano, per il qual fatto parla abbastanza chiaramente l'arrivo già da me annunziato di 4000 ettolitri di segala alla dogana di San Martino Siccomario per essere spedita nel centro del Piemonte; vi parla il fatto di Glarona da me citato del ribasso del 50 per cento delle tariffe del Lloyd per ab-

battere Marsiglia; l'altro elemento si è la distanza da Milano a Sesto Calende e la si può misurare.

Rimane sempre un vantaggio in favore di Trieste di 9 chilometri, e non può essere altrimenti, poichè, in ultima analisi, converrebbe provare, per sostenere l'opposto, che i 164 chilometri del lago costino più che i 20 milioni della strada ferrata.

E che sarebbe poi se io aggiungessi che questo supposto di una strada ferrata da Milano a Sesto Calende non è solo nella possibilità, ma è cosa già decisa e forse a quest'ora s'incammina alla realtà? Gl'ingegneri lombardi, signori Robecchi e Garavaglia, ebbero lo scorso anno l'incarico di studiare un progetto di strada ferrata da Milano a Magenta e da Milano a Sesto Calende. Il progetto venne ultimato poche settimane or sono; esso fa partire la strada da Milano sino a Rhò; quivi essa si divide in due rami, l'uno volge a Magenta e l'altro a Sesto Calende.

Questi studi vennero fatti per incarico dell'ingegnere inglese Newill, e per conto di una società inglese che farebbe la strada e, dietro compensi convenuti per il pagamento successivo, la cederebbe al Governo.

Il signor Newill trovasi ora a Vienna a trattare per quest'oggetto, e nel caso di accettazione si ritiene che col prossimo agosto si darà principio ai lavori; così abbiamo anche la consolazione di vedere come già si apparecchiavano alacramente i nostri nemici commerciali ad approfittare dei nostri errori ed il guadagno dei chilometri che loro avremmo procurato sopra di noi stessi non mancherebbero certo di bene utilizzarlo.

Qui pongo fine alla mia argomentazione; ma prima di abbandonare la parola mi si permetta di riprendere brevissimamente un'idea che annunciai al principio del mio dire, e che ora credo avere giustificata.

Noi siamo arrivati a tale punto nello sviluppo della nostra rete di strade ferrate interne, noi abbiamo già superato tante difficoltà che noi non potremmo indietreggiare a compiere l'opera senza renderci colpevoli di trascurare i più vitali interessi del paese; i pericoli dei quali poi siamo minacciati, e che già si avverano, c'impongono il dovere ed il coraggio; e questo dovere e questo coraggio io lo ripongo nello sforzo di collegarci alla gran rete europea da ambi i lati del nostro Stato. Pensate, o signori, che abbiamo un esempio avanti a noi di un'energia mostrata da un altro Stato in circostanze ben altrimenti più difficili, l'esempio del Belgio. Quando quel paese sorse ad indipendenza, si trovò carico di debiti, e rinchiuso tra la Francia protezionista e l'Olanda che gli era ostile ed aveva chiusa alla navigazione del Belgio la sua più grande arteria, l'Escaut. Allora le strade ferrate non erano che al loro esordire, costavano assai più, difficile era il prevederne tutte le conseguenze, se e come potessero rispondere alle grandi spese; tuttavia quel Parlamento ebbe il coraggio di adottare una rete completa a carico dello Stato di circa 650 chilometri e della spesa di 180 milioni, e fu un atto che valse poi a questo Stato la floridezza che ora gode e d'essere citato come lo Stato modello per strade ferrate.

I nostri calcoli invece, per arrivare alla fine, sono ben altrimenti più certi; la maggiore spesa è già fatta; ma la rete intera quale già si trova eseguita o di certa esecuzione e che sale a 530 chilometri fra quella del Governo e dei privati, con una spesa complessiva di oltre 200 milioni, è rete senza capo e non può avere la vita che deve avere. Quel coraggio che ha avuto il Belgio dobbiamo averlo anche noi con ben altra certezza di riuscita, e per quanto sarà in me io difenderò sempre questa tesi in tutta la sua estensione; che si

esamini profondamente la questione, ma si operi e si venga ad una soluzione, e chi vuole combattere quest'idea opponga cifre a cifre, e fatti a fatti, e non ragionamenti vaghi. Io poi mi congratulo col Ministero per la dichiarazione fatta ieri di volere attivamente coadiuvare la linea svizzera: è dichiarazione degna della sua energia.

Per ora il passo che più ci avvicina alla soluzione di questa grande questione è appunto il progetto del Ministero; esso non chiede allo Stato che il sacrificio strettamente necessario per arrivare a quel lago che forma la prima e principale garanzia della nostra linea, e la formerà finchè rimarranno sotto la volta del cielo Trieste e Genova; progetto che oltre il risparmio di sacrifici nocivi e che invece potrebbero essere convertiti nel coadiuvare l'esecuzione della linea oltre il lago, è anche il più conveniente sotto il rapporto del tempo che pure stringe.

Permettetemi ancora, qual chiusa del mio discorso, di ricordarvi alcune parole pronunciate da un celebre ministro, il ministro belga, Carlo Rogier, in una delle più memorabili sedute della Camera elettiva di quel regno, e quando si trattava di adottare la rete delle strade ferrate, che poi fece la fortuna di quel paese.

Dopo averne dimostrata l'utilità: « Guai (diceva) a quel paese che avendo in suo potere l'istrumento della sua fortuna lo lasciasse miserabilmente spezzare nelle proprie mani... »

« Onore alla nazione che sa cercare nelle sue forze il germe di vita e di gloria. » Ripetuto poi come le strade ferrate dovessero produrre quegli effetti:

« A tali segni (conchiudeva) si conosce la grandezza di un popolo; per mezzo di tali opere si ottiene la considerazione, la stima, la simpatia dello straniero; per tali opere una nazione lascia tracce del suo passaggio in questo mondo e trasmette all'avvenire un nome onorato » (1).

Queste parole potrebbero dipingere anche la nostra situazione. Io credo che un avvenire egualmente glorioso attende la nostra nazione; credo che il Parlamento che contribuì ad estendere quella rete che il magnanimo Carlo Alberto decretava debbe compire l'opera, e coll'unirla alla gran rete europea, fare del Piemonte un centro d'azione, e giacchè si vegeta

(1) Les chemins de fer belges par Simons et Riddes.

qui si svolge la vita, assecondarne lo sviluppo sì che il Piemonte sia segnalato per la sua floridezza come lo è per il suo senno. (*Vivi segni di approvazione dalla Camera e dalle tribune*)

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Pernati.

**PERNATI.** Io aveva chiesto la parola per rispondere al signor ministro dei lavori pubblici, ma mi riservo di ciò fare lunedì o martedì.

**MENABREA.** Comme l'honorable M. Torelli a appuyé son discours sur des documents très-importants, qu'il serait nécessaire de consulter, et qu'il a même eu l'obligeance de déclarer qu'il serait disposé à les communiquer à ceux qui désireraient les connaître, je le prierais de vouloir bien les déposer à la Secrétairerie de la Chambre, afin que chacun de nous puisse les examiner. La question qui nous occupe est de la plus haute importance, et je crois que ces documents sont réellement de nature à pouvoir bien l'éclaircir.

**TORELLI.** Ben di buon grado io deporrei tutti questi documenti sui quali mi sono appoggiato.

Ho detto che li avrei indicati per comodo de' miei onorevoli avversari, e per migliore loro agio ancora li depositerò nella Segreteria della Camera. (*Sì! sì! — Bene!*)

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'EREZIONE IN COMUNE DI ALCUNE BORGATE DEL SULCIS IN SARDEGNA.**

**MAMELI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'erezione in comune di alcune borgate del Sulcis in Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1654.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata da Novara al lago Maggiore.