

## TORNATA DEL 2 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DELL'AVVOCATO GASPARE BENSO VICE-PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge sul consorzio per l'arginamento dell' Isère — Seguito della discussione generale del progetto di legge pel prolungamento della strada ferrata da Genova e Novara al lago Maggiore — Discorso del deputato Bianchetti in appoggio del progetto della Commissione — Presentazione di un progetto per l'espurgazione dei porti — Ripresa della discussione — Discorso del deputato Menabrea in favore del progetto ministeriale — Discorso del deputato Cadorna in appoggio della proposta della Commissione.*

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

**FARINA**, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata.

(A termini del regolamento, essendo il principio del mese, si procede all'estrazione a sorte degli uffizi.)

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Gli uffizi sono convocati pel giorno di domani a mezzogiorno per costituirsi (1).

Il canonico Boniforti fa omaggio alla Camera di numero 150 copie di un suo opuscolo, in risposta alle *Considerazioni* del deputato Cadorna *Sulla strada ferrata da Genova alla Svizzera*.

Il ministro dei lavori pubblici scrive annunciando l'invio di 150 copie stampate di un *Rapporto* del signor ingegnere Maus, sul prolungamento della via ferrata da Genova a Novara sino al lago Maggiore.

Il signor Messea fa omaggio alla Camera di 120 copie d'un suo opuscolo sulla caccia.

Tutti questi stampati saranno distribuiti ai signori deputati.

### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ARGINAMENTO DELL'ISÈRE.

**BOSCO**, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione sul progetto di legge sul consorzio per l'arginamento delle acque dell'Isère. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1455.)

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

(1) Gli uffizi si costituirono poi nel modo seguente:

UFFICIO I. *Presidente*, Demarchi — *Vice-presidente*, Bertini — *Segretario*, Bairo — *Commissario per le petizioni*, Farini.

UFFICIO II. *Presidente*, Michelini — *Vice-presidente*, Botta — *Segretario*, Pinelli — *Commissario per le petizioni*, Garelli.

UFFICIO III. *Presidente*, Bastian — *Vice-presidente*, Zirio — *Segretario*, Corsi — *Commissario per le petizioni*, Jacquier.

UFFICIO IV. *Presidente*, Quaglia — *Vice-presidente*, Alberti — *Segretario*, Marco — *Commissario per le petizioni*, Pisano-Marras.

UFFICIO V. *Presidente*, Iosti — *Vice-presidente*, Ricci Vincenzo — *Segretario*, Demaria — *Commissario per le petizioni*, Sullis.

UFFICIO VI. *Presidente*, Fara-Forni — *Vice-presidente*, Bottone — *Segretario*, Belli — *Commissario per le petizioni*, Bertolini.

UFFICIO VII. *Presidente*, Benso Gaspare — *Vice-presidente*, Cavour Gustavo — *Segretario*, Brignone — *Commissario per le petizioni*, Polto.

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

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge pel prolungamento della ferrovia da Genova e Novara al lago Maggiore.

Il deputato Bianchetti ha facoltà di parlare.

**BIANCHETTI.** Sebbene abitatore delle falde del Sempione, io mi arrendo spontaneamente alla sentenza pronunciata dall'onorevole deputato Torelli, nell'esordire del suo discorso, cioè che il porto di Genova non può fare concorrenza a Ginevra, e per la via del Sempione, col porto rivale di Marsiglia.

Pienamente d'accordo col mio onorevole amico, e in questa prima e nell'altra verità da lui proclamata intorno alla grande importanza d'una celere comunicazione tra Genova ed il lago Maggiore, da lui dissento però nei mezzi di conseguirla più pronta e più consentanea ai supremi bisogni del nostro commercio.

Non è mio intento, o signori, di entrare in tutti i dettagli di questa grave questione.

Io mi propongo soltanto di chiamare l'attenzione della Camera su alcune circostanze di fatto, che più strettamente si connettono alla medesima.

Autore della proposta rassegnata alla Camera sino dal 28 gennaio del 1851, perchè dal Governo si facessero studi comparativi sull'argomento cui si riferisce il progetto di legge sottoposto alle vostre deliberazioni, mi sia ora permesso di osservare come abbia il Ministero soddisfatto agli obblighi da lui assunti nella tornata del suddetto giorno. Dall'esame che andrò facendo vedrete, o signori, se fondate sieno le insinuazioni di chi vorrebbe far credere che ai fautori della linea pel lago d'Orta sia imputabile il ritardo che si frappose alla più pronta apertura del tronco da Novara al lago Maggiore, e se il Ministero possa ora con plausibile ragione insistere cotanto sulla necessità di raggiungere frettolosamente il lago onde indurci ad accettare la linea d'Arona la quale, perciocchè è più breve, può naturalmente compiersi in minor tempo.

Vengo senz'altro ai fatti.

La Camera ricorderà d'aver ordinato questi studii allorchè essa seppe che il Ministero faceva allestire un nuovo progetto di strada per Arona, il quale non sembrava dovesse offrire il vantaggio che presentava quello da prima compilato, di potersi cioè in parte utilizzare nel caso di prosecu-

zione verso la Svizzera, vantaggio che addiveniva tanto più apprezzabile, inquantochè meno lontana appariva sino d'allora la probabilità di congiungere, in un non lontano avvenire e per via continua, la nostra strada ferrata di Genova colle ferrovie svizzere e renane.

In quella occasione io inculcava perchè la linea da Novara al lago fosse tracciata dietro la vista di queste probabili eventualità, onde mostrare al paese che il suo danaro si spende il più utilmente che sia possibile, e, *ciò che più importa*, io diceva allora, e ve ne leggo le precise parole:

« E ciò che più importa nel caso presente (e che dirò con tutta la schiettezza di cui sono capace), per impedire che un giorno ci venga presentato un progetto, elaborato quanto volete in linea d'arte..., ma non abbastanza per avventura discusso in linea economico-commerciale, e che se ne chieda poi senz'altro l'approvazione, adducendo urgente il bisogno di far presto colà, dove più importerebbe di andare a rilento. »

Ciò io diceva il 21 gennaio del 1851, ed il signor ministro, accettando un ordine del giorno da me proposto, rispondeva di avere incaricato il signor ispettore Negretti di proporre un piano di massima per ciò che riguarda la direzione su Arona.

« Il signor Negretti, replicava il signor ministro, sta ora occupandosi in questi studi; e credo anzi che li abbia ormai compiuti. »

Quanto poi agli studi per il lago d'Orta prometteva di farli eseguire.

Tre mesi dopo, cioè il 23 aprile dello stesso anno, il signor ministro, rifiutando un aumento di fondo nel bilancio delle strade ferrate, alla categoria *Studi ed esperimenti*, che un onorevole deputato aveva proposto appunto perchè la Camera aveva ordinati maggiori studi sulla strada della Svizzera, ecco come si esprimeva riguardo agli studi pel lago d'Orta:

« Quanto agli studi della linea pel lago d'Orta, non solo essi sono avviati, ma direi quasi compiuti; ed a questo riguardo debbo rettificare che non solo alcuni studi primordiali eransi anteriormente fatti, come io aveva detto, ma sibbene esisteva già un progetto definitivo per tale direzione, compilato dal professore ingegnere Bosso, in guisa che gli studi attuali si limitano a calcolare l'economia che si avrà col ridurre la strada ad una sola rotaia, invece di due... »

E poco dopo ripeteva:

« Questi studi non solo sono intrapresi, ma vicini al loro compimento, ed io non ho perduta la speranza di presentarli alla Camera prima che finisca questa Sessione. »

Eravamo dunque al 23 aprile, ma questi studi che erano allora quasi ultimati, non erano per anco pronti il 22 dicembre successivo, vale a dire altri nove mesi dopo.

Meravigliato io, e dolente di tale ritardo, perchè ben aveva preveduto quanto fatale fosse per riuscire alla linea del lago d'Orta, non poteva trattenermi dall'indirizzare al signor ministro dei lavori pubblici, nella seduta del suddetto giorno 22 dicembre 1851, nuove sollecitazioni al compimento degli studi, con queste parole che mi piace ripetervi testualmente:

« Il signor ministro diceva già sino da circa un anno fa che urgeva di andare presto al lago; ora egli ben vede che ritardando più a lungo gli studi, la questione della linea per il lago d'Orta, sulla quale la Camera si è riservata di deliberare, viene da questo lato (cioè dalla necessità di andare presto al lago) indubitatamente e grandemente pregiudicata. Io perciò invito il signor ministro a volere dar opera perchè gli studi siano sollecitamente condotti a termine. »

Al signor ministro che giustificava allora il ritardo, alle-

gando di avere dovuto mandare in Svizzera il signor cavaliere Negretti a studiarvi il passaggio delle Alpi, io rispondeva che il ritardo derivava da che si procedeva alla compilazione di un progetto definitivo per Arona, invece di allestire semplici studi di massima, da sottoporsi alla Camera onde fosse in grado, colla scorta di tutti gli elementi tecnici, economici e finanziari, di deliberare preliminarmente sulla linea più conveniente a seguirsi, e gli rimanesse così maggior libertà nella scelta.

La presentazione del solo progetto definitivo d'Arona ben vedete che giustificò pienamente quella mia asserzione.

Vediamo ora se il Ministero abbia, e come, soddisfatto agli impegni assunti, come dissi, in faccia della Camera, nella menzionata seduta del 28 gennaio 1851.

In essa il signor ministro, narrando di avere date al signor ispettore Negretti le istruzioni opportune alla compilazione degli studi tecnici di questo tronco di ferrovia da Novara al lago Maggiore, così si esprimeva: « Io incaricai specialmente in dette istruzioni il signor Negretti di avvisare attentamente alla possibilità e probabilità di continuare quando che sia la strada per la valle d'Orta fino allo sbocco del Toce. »

E poco dopo soggiungeva:

« Io confido che il signor Negretti, quand'anche proponesse qualche variante, non sarà mai per iscostarsi dalle norme ed istruzioni avute, mentre in caso contrario il suo progetto non verrebbe accettato. »

Pochi istanti dopo, riassumendo il discorso che pronunciava in quella seduta, osservava che:

« ...tre sarebbero i partiti per andare da Novara al lago; andare, cioè, direttamente alla Toce, e rinunciare a far capo presso Arona, o veramente dirigere la strada verso Arona, procurando di portarla quanto più si possa in vicinanza dalla valle d'Orta, o, per ultimo, limitarsi soltanto ad andare ad Arona. Questo terzo partito io lo rifiuterei assolutamente. »

Prego la Camera a non dimenticare questa ripetuta dichiarazione del signor ministro, che avrebbe rifiutato assolutamente la linea esclusiva per Arona, poichè vedremo in seguito se egli ne abbia tenuto proposito.

Se tali sieno le precise istruzioni date dal signor cavaliere Negretti, questi non lo dice nella sua relazione.

Però nel verbale della seduta 1° luglio 1852 del Consiglio speciale delle strade ferrate, trovo narrato che quattro furono i partiti per andare da Novara al lago, proposti e demandati dal signor ministro all'esame del signor Negretti, ed ecco qual è il primo di essi:

« 1° Condurre la strada ferrata da Novara ad Arona sulla miglior linea possibile, per nulla occupandosi adesso della linea lungo il lago d'Orta, e rimandando l'esecuzione di quest'ultimo più costoso progetto all'epoca in cui la possibilità materiale, e la convenienza economica della succitata comunicazione colla Svizzera per il Grimsel fossero bene dimostrate. »

Come vedete, qui non si diffida più il signor Negretti che sarebbe assolutamente rifiutato un progetto che tendesse esclusivamente ad Arona; ma gli si impone per lo contrario di studiarne uno speciale in questo senso.

Il secondo partito ministeriale è:

« 2° Condurre la linea di strada ferrata da Novara ad Arona, dando pensiero nel tempo stesso alla diramazione più opportuna per staccarsi da questa linea e raggiungere quella che per Borgomanero e Gozzano si avviasse lungo la sponda del lago d'Orta, e la valle d'Arona in quella del Toce. »

Il progetto del signor Negretti soddisfaceva egli a questa

prescrizione? E non soddisfacendovi, poteva o doveva il signor ministro accettare il progetto Negretti per Arona?

All'una ed all'altra di queste interrogazioni rispondo che no!

Il signor Negretti ha ben creduto di soddisfare alla prescrizione ministeriale, proponendo la diramazione verso Borgomanero ed Oleggio, oppure la continuazione da Arona lungo le sponde del lago. Ma il signor relatore presso il Consiglio speciale delle strade ferrate, dimostrò evidentemente l'inammissibilità di amendue le diramazioni proposte dal cavaliere Negretti, e quindi la necessità di rifare la strada da Vignale, che vale quanto dire da Novara; poichè Vignale dista da questa città appena tre chilometri circa, e non cinque, come per isbaglio dice il signor ministro nella sua relazione.

Non essendo stata stampata la relazione del signor Mogliano, mi torna indispensabile di leggervene quella parte che si riferisce a questo argomento, e che giustifica la mia asserzione.

« Il signor Negretti crede che il suo progetto soddisfaccia sufficientemente a questa condizione e si presti alla diramazione da Oleggio.

« ...Io non avviso però in questa idea troppa plausibilità, perchè da Novara a Borgomanero passando per Oleggio la strada riuscirebbe di 5 chilometri circa più lunga che passando per Momo. Se si determinasse di costrurre la strada da Novara alla Svizzera pel lago d'Orta e la valle del Toce, poco razionale sarebbe un tracciamento che esce dalla valle dell'Agogna per attraversare quella del Terdoppio, e che quindi sale sulle alture che separano questa ultima valle da quella del Ticino, per poi retrocedere, attraversare nuovamente il Terdoppio, e rientrare nella valle dell'Agogna presso Cressa. Supposta determinata la costruzione della strada della Svizzera sulla direzione avanti indicata, è incontrastabile che la strada di Arona passerebbe alla condizione di *diramazione secondaria*, e che quella del lago d'Orta sarebbe la linea principale. Ora, se si adottasse il ripiego suggerito dal signor cavaliere Negretti, la strada della Svizzera vestirebbe il carattere di una cosa affatto secondaria e subordinata alla strada di Arona, che si presenterebbe come linea principale. Supposto che la strada di Arona si costruisca sulla linea per Oleggio, proposta dal signor cavaliere Negretti, e che poscia si determini di costrurre la strada della Svizzera pel lago d'Orta, io sono d'opinione che dovrebbero evitarsi quei cinque chilometri di allungamento di via, *diramando questa ultima strada dalla prima a Vignale* e guidandola per la linea diretta a Momo e Borgomanero.

« ...Per ultimo, sull'espedito di condurre lungo la sponda occidentale del lago Maggiore fra Arona e Gravelona un tronco di via ferrata di 10 chilometri di lunghezza, il quale, attesa la scabrosità dei siti non costerà meno di 6 milioni di lire per raggiungere la strada della Svizzera, vi potrà essere chi osservi che questo tronco di strada, oltre al giacere sull'*indifeso* confine dello Stato, servirà ad una ristrettissima zona di terreno e ad una piccolissima popolazione. »

Questa parte del rapporto Mogliano non ha incontrati oppositori nel Congresso, per cui devesi ritenere almeno implicitamente ammessa, sebbene, quanto alla diramazione da Oleggio, abbia creduto il Congresso di riservare il suo parere ad altra epoca, come rilevo da queste parole del verbale di sua adunanza 1° luglio 1852:

« Il Consiglio, ritenuto che una diramazione da questa strada (strada Negretti) per quella della Svizzera per il lago

d'Orta si potrà in progresso meglio ponderare se piuttosto da Oleggio per Borgomanero, che da Vignale per Momo convenga preferibilmente eseguirla, ecc., è d'avviso, ecc. »

Anche qui non si sa troppo comprendere come il signor ministro tollerasse che il Congresso presieduto da lui stesso, rimandasse ad un'altra epoca l'esame di una condizione imposta da lui medesimo, come condizione *sine qua non* all'accettazione del progetto Negretti, e che doveva somministrare un elemento di valutazione per la Camera nella scelta tra le diverse linee proposte.

Quanto poi alla continuazione d'Arona, ben può dirsi che fu manifestamente esclusa, come lo era stata sin da quando si fecero i primi studi del progetto del Lukmanier, poichè avete sentito che il Congresso si riservò soltanto di scegliere il punto della diramazione tra Oleggio e Vignale, locchè, torno a ripeterlo, vale quanto dire tra Oleggio e Novara.

È pertanto dimostrato che il progetto del signor Negretti non poteva essere accettato dal signor ministro dopo le ripetute sue dichiarazioni fatte nel Parlamento.

Il signor Negretti doveva occuparsi di un terzo partito: quello, vale a dire, di:

« Condurre sin d'ora la strada ferrata da Novara per Borgomanero ed il lago d'Orta in val Toce, per raggiungere tosto il lago Maggiore nel seno di Feriolo, procurando nel tempo stesso una *diramazione da Borgomanero sopra Arona*.

Sono le precise parole del verbale.

Anche questo terzo partito non era stato annunciato alla Camera, e riesce affatto nuovo, e dirò anche ozioso, perchè inutile tornava lo studiare la diramazione da Gravelona a Feriolo, se un'altra aprirne s'intendeva da Borgomanero ad Arona. Ma poi che questo incarico di studiare una diramazione da Borgomanero ad Arona fu dato al signor Negretti, lo ha egli adempiuto?

Pare che il signor ministro nella sua relazione, alla pagina 15, dica di sì; ma di questa sua asserzione non se ne ebbe alcuna prova, poichè nessuno studio in proposito fu comunicato nè alla Commissione, nè al Consiglio speciale delle strade ferrate, come risulta dalla relazione del signor cavaliere Mogliano. Il signor Mogliano dice bensì che crede difficile lo scendere da Borgomanero, ma soggiunge essere questa *una sua ipotesi*, e certo non avrebbe parlato di ipotesi se avesse avuto sott'occhi studi regolari.

E quanto importante fosse, o signori, il cercar modo di toccare Borgomanero, lo mostra abbastanza il voto emesso nel congresso delle strade ferrate dagli egregi signori Mosca e Maus, e la *insistenza* loro perchè, anche adottandosi il progetto Negretti per Arona si eseguisse simultaneamente il tronco sino a Borgomanero. Sarebbe stato desiderabile che il signor ministro ci avesse fatto conoscere questo voto, o che si fossero almeno riferite nel verbale del congresso le considerazioni, colle quali i signori Mosca e Maus hanno appoggiato questo loro suggerimento; ma di ciò nè la relazione del signor ministro, nè il verbale ne fanno cenno; ed il voto di quei distintissimi uomini dell'arte risulta appena da poche parole che si direbbero aggiunte, sulla loro istanza, dopo la compilazione del verbale ed all'atto della lettura del medesimo.

Ecco quanto si legge in esso:

« Il Consiglio, ritenuto, ecc., sebbene Mosca e Maus insistessero per la simultanea esecuzione del tratto sino a Borgomanero, il Consiglio deliberava, ecc. »

Ciò però che non fu eseguito per opera del Governo, fu fatto invece da alcuni distinti ingegneri del luogo di Borgomanero, i quali, dopo un primo esperimento eseguito con

poco frutto l'anno scorso, studiarono recentemente un nuovo progetto, presentato poi alla Camera, col quale mostrarono potersi scendere da Borgomanero ad Arona, con una pendenza alquanto minore di quella del progetto Bosso per Suno e Revislate, dando però alla strada un maggiore, sebbene ancora comportabile sviluppo.

Al riguardo di questa diramazione il signor ministro dice nella sua relazione « che essa era stata giudicata inammissibile sino da quando il cavaliere Bosso faceva il primo progetto dell'anno 1846. »

Io non indagherò se l'onorevole Bosso abbia inteso parlare di una impossibilità quasi assoluta, o soltanto relativa ed in rapporto col programma che gli era stato tracciato allora. In quell'epoca era più rimota la probabilità di continuare per terra la strada verso la Svizzera. Si voleva intanto andare ad Arona, e non fu forse ravvisato conveniente il prolungare maggiormente la via per arrivarci.

Adesso le circostanze sarebbero variate, e converrebbe pur sempre (anche limitando la strada per ora ad Arona) lo accedervi toccando Borgomanero. Se non che io qui non posso omettere un'osservazione, ed è che mi parve un po' singolare come il signor ministro, il quale ebbero occasione di vedere più volte non essere poi tanto facile ad acconciarsi alle opinioni dell'onorevole deputato Bosso, abbia facilmente accettato, in questo caso, un tale suo giudizio, messo fuori da ben sette anni fa, e lo abbia accettato senza beneficio dell'inventario, e senza alcun timore di prescrizione.

E giacchè, o signori, ho dovuto parlarvi del voto del Congresso speciale delle strade ferrate, ed ebbi occasione di legervi una parte della elaborata relazione che gliene faceva il cavaliere Mogliano, io debbo aggiungere brevissime osservazioni per togliere d'inganno chi credesse, come pare crederlo la pubblica stampa, cioè che quel rispettabile congresso abbia in certo modo preferito per le nostre comunicazioni colla Svizzera la via stabile di Arona associata alla navigazione.

No, o signori, la sbaglierebbe assai chi, dopo aver letto la relazione Mogliano, ed il verbale del Congresso, ne tirasse questa erronea conseguenza.

Da questi due documenti risulta che, se il signor relatore diede la preferenza al progetto Negretti per Arona, fu nel solo caso che si prescindesse da qualsivoglia possibilità dell'esecuzione del progetto della Svizzera; mentre, in caso contrario, egli ravvisava dubbia sin d'ora la scelta tra il progetto Negretti e quello stesso dell'onorevole Bosso pure per Arona.

Sentite, o signori, cosa dice in proposito il signor ispettore Mogliano alla pagina 17 della sua relazione :

« .. La linea Bosso sotto questo rapporto (cioè sotto il rapporto della possibilità d'esecuzione della strada alla Svizzera) sarebbe evidentemente in più favorevoli condizioni che in quella del progetto Negretti, come dimostra la semplice ispezione della più volte citata carta generale. Ond'è che potrebbe conchiudersi che, se è incontrovertibile il merito di preferenza della linea da Novara ad Arona proposta dal signor cavaliere Negretti, quando si prescinda da qualsivoglia riguardo alla possibilità dell'esecuzione del progetto della strada della Svizzera [per Borgomanero ed il lago d'Orta, la cosa lascia luogo a ragionevoli dubbi nella contraria ipotesi. »

In seguito il signor Mogliano fa molte giudiziose osservazioni che il diligente lavoro della vostra Commissione ha poi pienamente giustificate onde mostrare l'erroneità, e la poca esattezza dei calcoli del signor Negretti sull'economia dei

trasporti per acqua, e per istrada ferrata; sulla media dei costi di quei trasporti coi due diversi mezzi, tanto delle persone quanto delle merci, non che sulla densità media della popolazione delle due linee d'Arona e d'Orta, e sull'espiente di servirsi della navigazione come *supplemento ad una lacuna di strada ferrata*, che egli chiama a pagina 25 della sua relazione « un ripiego ottimo in mancanza d'altro, giacchè sino a tanto che colla navigazione a vapore non potrà farsi almeno un viaggio di 28 chilometri all'ora, sarà sempre un viaggio imperfetto, lento, incomodo e dispendioso per l'inevitabile travasamento d'uomini e merci. »

Anche questa parte della relazione Mogliano non fu contraddetta dal Congresso, il quale riportandosi (come vedrete che non poteva fare altrimenti) all'asserzione del signor Negretti, riprodotta anche nella relazione del signor ministro, cioè che in ogni caso alla apertura del *tunnel* delle Alpi si richiederebbero almeno 15 o forse 20 anni, ha accettato intanto la navigazione.

Ed al riguardo del tempo richiesto all'apertura del *tunnel* del Lukmanier, che l'onorevole Negretti ed il signor ministro asserirono essere di almeno 15 o 20 anni, io domanderò perchè il signor ministro, che tanto si valse nella sua relazione dell'autorità di Koller per sostenere la preferenza del San Gottardo sul Lukmanier « in qualsiasi ipotesi, cioè tanto in quella che si abbia a servirsi di una strada ferrata continua, quanto nell'altra in cui debba approfittarsi della strada ordinaria già aperta, » o che si volesse aprire sulla vetta dei monti, io domanderò, dico, al signor ministro perchè non ci abbia anche comunicato l'avviso del signor Koller sulla sostituzione del passaggio per la valle di Santa Maria all'altro per la valle Cristallina, lungo il quale il *tunnel* può aprirsi in molto minor tempo. Ecco cosa scrive il signor Koller alla pagina 48 del suo rapporto.

«... Poichè il progetto per la valle Cristallina non può essere eseguito se non con *tunnel* di 5 chilometri senza pozzi... che richiederà 15 anni..., conviene attenerci alla direzione del colle di Lukmanier, il quale solo fra tutti i passaggi permette lo stabilimento di una linea all'altezza di metri 4550 con *tunnel*, i di cui pozzi non eccederanno la profondità di 300 metri... Questo *tunnel* poi può essere praticato in 4 o 5 anni al più, ed i piani inclinati possono ridursi a 20 chilometri. »

Dalle cose sin qui dette emerge quanta luce doveva spargere sulla questione di cui ci occupiamo, la citata relazione dell'onorevole Mogliano.

Or bene, questo pregevole lavoro (di cui io avrei desiderato che la Commissione avesse ordinata la stampa) è uno di quei documenti che il signor ministro non si era curato di trasmettere alla Commissione medesima, e che, sulla richiesta di questa, fu comunicato soltanto in capo ad 8 o 10 giorni, se pur ben mi ricordo.

Dalle cose dette emerge eziandio come per avventura si sarebbe modificato il voto del signor relatore Mogliano e del Congresso speciale delle strade ferrate, se non si fosse lasciato in disparte ogni eventualità di prosecuzione verso la Svizzera, e se il signor relatore ed il Congresso medesimo si fossero occupati dell'esame dell'ultimo tema proposto dal Ministero, quello cioè di arrivare fin d'ora direttamente al Toce ed al lago Maggiore per Borgomanero ed Orta.

Ma io, o signori, ho fatto torto al signor relatore ed al Congresso, quando dissi che avrebbero dovuto occuparsi di questo tema.

Ed è qui, o signori, che mi è maggiormente ingrato il dover muovere un altro appunto, forse più grave, al signor

ministro dei lavori pubblici, il quale, nel mentre affidò all'onorevole Moglino l'incarico di riferire al Congresso sul progetto Bosso da Novara al lago Maggiore per Orta, non si curò poi di comunicargli il progetto sul quale doveva riferire.

Di questa omissione, forse inavvertita dal signor ministro, mi era nato qualche dubbio fin dal primo momento in cui feci nella segreteria della Camera una rapida lettura dei documenti da lui presentati; ma dubitai poscia di essermi ingannato, e lo credetti per certo, quando nella tornata del 17 marzo scorso ho udito il signor ministro a dichiarare di non aver potuto comunicare subito al comitato novarese il progetto d'Orta, perchè lo aveva rimesso al signor ispettore del genio, incaricato di riferire al Congresso.

Mi feci allora scrupolo di rivedere nuovamente le carte, e trovai che due soli documenti gli erano stati consegnati, affatto insufficienti per fondarvi sopra il giudizio richiesto.

Le poche linee del rapporto Moglino, di cui mi faccio a darvi lettura, mostreranno che non mi era sbagliato.

« ... Quanto al terzo dei partiti che il signor ministro propone di esaminare, gioverà premettere che converrebbe prima di tutto poter pronunciare un fondato giudizio sul merito del progetto del signor cavaliere Bosso, compilato per la linea segnata sul piano generale più volte menzionato, la quale da Novara mette capo al lago Maggiore presso Intra, passando per Borgomanero, Orta, Omegna e Gravelona, ma di questo progetto altro io non conosco che la suddetta traccia e la sommaria ricalcolazione della spesa che ne fece il signor cavaliere Negretti per ridurlo a semplice dal doppio binario di ruotaie sul quale era stato formato, e renderlo così paragonabile agli altri progetti della linea da Novara ad Arona. »

Signori, ho dichiarato sul principio del mio discorso ch'io volevo farmi narratore storico delle cose e dei fatti succeduti dal lungo periodo di tempo decorso dalla mia interpellanza sino a quello della presentazione del progetto ministeriale per la ferrovia di Arona. Io mi astengo dal fare commenti su questi fatti medesimi. Voi li udiste, ed io confido che avranno sull'animo vostro qualche peso nel voto che sarete per dare in questa grave vertenza.

Una sola parola, prima di por fine al mio dire, siami permesso di aggiungere sul voto della Camera di commercio di Genova, al quale il signor ministro dei lavori pubblici ha dedicato quasi per intero il discorso che ha pronunciato sull'aprirsi di questa discussione.

Parve al signor ministro di scorgere in quel voto una contraddizione, perchè, dopo avere la Camera di commercio di Genova raccomandato per la ferrovia della Svizzera sollecitudine ed economia, si è poi pronunciata in favore della linea del lago d'Orta, anzichè per quella di Arona.

Io credo invece (e mi lusingo, o signori, che ve ne persuaderete voi pure nel corso di questa discussione) che nel voto della Camera di commercio di Genova, anzichè contraddizione, vi ha molto senno, molta sapienza; imperocchè la Camera di commercio di Genova ha voluto dichiarare appunto con quel voto medesimo che, per coloro i quali guardano un po' in là verso un avvenire che si avvicina a gran passi, l'andare ad Arona non vuol dire far presto e spender meno.

#### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Pongo ora ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

Il deputato Boyl chiede un congedo di un mese per ragioni di famiglia.

(È concesso.)

#### PROGETTO DI LEGGE PER L'ESPURGAZIONE DEI PORTI DELLO STATO.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'introduzione di un nuovo sistema per l'espurgazione dei porti dello Stato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1771.)

La Camera conosce quanto grande sia il bisogno di adottare un miglior sistema nella curazione dei porti, la quale oggi procede in tal modo e con tale scarsità di mezzi, che non solamente è impossibile condurre i porti a quella normale profondità necessaria per l'immersione attuale dei bastimenti, ma non è possibile nemmeno tener dietro agli approfondamenti successivi che si vanno facendo. Questa è certamente una delle opere più desiderate dalla nostra marina e militare e mercantile; essa si riferisce principalmente al porto di Genova ed a quello di Savona.

Raccomando adunque alla vostra sollecitudine, o signori, questo progetto, col quale, ove venga adottato, spero che sarà d'or innanzi provveduto al suddetto grave bisogno, ed in pari tempo saranno conciliate nel miglior modo possibile l'economia di spesa e la perfezione dell'opera.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

#### RIPRESA DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA DA NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

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

**MENABREA.** Ainsi que vous l'avez vu, le rapport présenté sur le projet de loi en discussion ne contient que l'opinion de la majorité de la Commission; la minorité, composée de messieurs Balbo, Cavallini et moi, s'étant réservée d'exposer les motifs qui l'ont engagée à accepter le projet du Gouvernement, m'a chargé d'être son interprète auprès de vous. Je dois avant tout écarter une pensée qui semble avoir prédominé dans le rapport de la Commission; c'est que l'intention de ceux qui favorisaient le projet du chemin de fer de Novare à Arona, voulaient en arrêter le développement à ce point, et ne plus songer à le prolonger au delà, c'est-à-dire jusqu'au lac de Constance, qui est le point où elle doit tendre. Eh bien! tel n'a point été le but de la minorité; loin de là, elle a songé, non moins sérieusement que la majorité, à l'avenir de cette ligne, dont elle a compris toute l'importance, tant pour le commerce général de l'Etat, que pour celui de Gènes en particulier. Au contraire, c'est parce qu'elle sentait la nécessité de prolonger notre ligne, d'aller aussi promptement que possible au delà des Alpes, afin de donner à notre port de Gènes tout le développement convenable, que la minorité a cru devoir accorder la préférence au projet du Gouvernement.

Je crois aussi devoir dire quelques mots de certaines préoccupations qui sont venues peser sur différentes conclusions prises dans le rapport.

Ainsi je vois avec regret, à la page 41, en parlant des différentes lignes qui peuvent être suivies pour sortir du cercle des montagnes qui entourent le Piémont, ces paroles : « essere questa linea, » en parlant de la ligne du lac Majeur, « essere questa linea la più importante fra quelle che mettono fuori d'Italia, e doversi, nelle misure del dispendio e dei favori che può accordare lo Stato, ad ogni altra anteporre. »

La Commission n'a pensé qu'à l'avenir destiné au port de Gênes, que le député d'Arona nous a démontré avant-hier devoir être si brillant; mais, si elle a oublié qu'il y a au delà des Alpes une population de 600 mille âmes, qui elle aussi fait partie de l'Etat, elle a oublié le commerce d'exportation et d'importation de 129 millions de francs, qui se fait annuellement entre la France et notre pays, et dont le transit a lieu pour 93 millions par la ligne du Mont-Cenis. Cela, ce me semble, devait aussi peser quelque peu dans la balance de la majorité.

Du reste, quant à moi, je ne comprends pas ces rivalités, qui semblent avoir pour but d'enrichir une partie de l'Etat au détriment de l'autre.

Non, messieurs, à nos yeux, Cagliari, Gênes, Turin, tout est patrie. Nous tous, députés d'au delà des Alpes, nous n'avons jamais refusé nos voix aux projets qui avaient pour but de développer les intérêts des autres provinces de l'Etat, parce que nous croyons que nous sommes tous solidaires les uns des autres, et que la nation ne peut prospérer que par le développement du bien-être de toutes les provinces, de tous les citoyens qui les composent.

Ainsi notre concours sera toujours acquis à tout ce qui pourra être réellement utile à quelque partie que ce soit de l'Etat, parce qu'ainsi nous ne croirons pas seulement faire le bien à une province amie, mais nous croirons rendre service à nous-mêmes.

Je vous ai parlé du rapport de la Commission; ce rapport, longuement élaboré, contient des documents importants et annonce des connaissances profondes de la part du rapporteur qui l'a rédigé, et que je regrette de ne pas voir au banc de la Commission.

Toutefois, messieurs, malgré son importance, j'avoue que ce rapport ne nous a pas convaincus. Aussi la minorité est-elle restée dans sa première opinion, c'est-à-dire qu'elle a continué à croire plus convenable l'établissement de la ligne de Novare par Arona.

D'abord je dirai que ce rapport, qui contient des recherches d'un haut intérêt, ne présente pas dans toutes ses parties une parfaite exactitude; même il y a quelques assertions, quelques conclusions peu fondées.

Certainement, messieurs, je ne veux pas en accuser le rapporteur. Je sais qu'une longue maladie l'a tenu longtemps loin de ses collègues, et que, même aujourd'hui, ne pouvant paraître à la Chambre, il ne lui a pas été possible de coordonner toutes les parties de son long travail. Ce n'est donc pas pour lui faire un reproche; je ne fais ces réflexions qu'autant qu'elles pourraient avoir des conséquences pour les décisions à prendre dans la question actuelle. J'ai dit qu'il y avait quelques inexactitudes; je m'abstiendrai de les citer, si elles n'avaient pas amené quelques propositions d'une certaine gravité.

Ainsi je vois qu'à la page 35 monsieur le rapporteur, toujours dans le but de démontrer que la seule ligne de communication au delà des Alpes dont l'Etat dut s'occuper pour le moment, est celle de la Suisse, cherche aussi à prouver que cette ligne est celle qui convient d'avantage à plus de la moitié du Piémont pour communiquer avec Paris.

Voici comment s'exprime le rapport:

« Diremo anche che per quasi una metà dello Stato è la più breve per giungere a Parigi quando si passi per Lione, come è facile verificare prendendo per esempio Asti.

« Da Asti a Parigi pel Sempione, chilometri 869 2; pel Moncenisio chilometri 901. »

Or, messieurs, je vous prie de voir à la page 102, table XXXIII, vous trouverez que de Turin à Paris par Genève il y a 801 9 kilomètres; d'autre part (page 35) d'Asti à Turin 56 6 kilomètres; par conséquent vous aurez d'Asti à Paris en passant le Mont-Cenis 888 5 kilomètres et non pas 901 6 kilomètres, comme le dit le rapport de la Commission. Il y a donc une erreur en faveur du Mont-Cenis de 45 1 kilomètres.

Comme d'autres conclusions de la Commission peuvent être le résultat d'inexactitudes semblables, il faudrait, avant de les admettre dans toute leur rigueur, vérifier les données sur lesquelles elles sont fondées.

Une des principales objections que fait le rapport de la Commission à la ligne d'Arona, c'est que cette ligne éprouvait une interruption par la présence du lac. Elle assure que cette interruption serait fatale au prolongement du chemin jusqu'en Suisse; en conséquence, dit-elle, il est nécessaire de construire une ligne qui soit continuée jusqu'aux frontières de la Suisse.

Messieurs, je crois qu'on s'est trop appesanti sur ce mot d'interruption; il y a discontinuité dans le système de locomotion, mais il n'y a pas une interruption. Notez qu'il s'agit ici d'un lac qui sert de prolongement à la voie de fer, et non pas d'une montagne qui est un obstacle réel; il ne s'agit donc que de voir quelle influence cette discontinuité peut avoir sur l'économie des transports.

Maintenant je crois qu'on a trop exagéré l'influence de cette discontinuité. On s'est beaucoup étendu sur les inconvénients de la navigation; sans doute, dans bien des cas les chemins de fer sont préférables, surtout pour les voyageurs, et même dans certains cas ils sont préférables aux canaux sur lesquels il faut passer d'un bief à l'autre par le moyen de sas à écluses, ce qui occasionne des frais et des pertes de temps considérables.

Toutefois, malgré tout ce qu'en dit le rapport de la majorité, nous voyons que partout l'emploi des voies navigables se développe en même temps que celui des chemins de fer. Je citerai à cet égard l'ouvrage de monsieur Michel Chevalier, sur les voies de communication en Amérique, d'après lequel il devait exister en 1850 dans les Etats-Unis d'Amérique 14 mille kilomètres de chemins de fer et 10 mille kilomètres de canaux.

Vous voyez donc que ces voies de communications peuvent très-bien exister simultanément. Il en est de même dans beaucoup d'autres pays. Ainsi je lis dans un ouvrage très-remarquable, de monsieur Poussin, sur la Belgique :

« En Belgique le Gouvernement et les Chambres n'hésitent pas à imposer au pays de nouveaux sacrifices pour le perfectionnement et l'extension de la navigation intérieure, malgré les dépenses déjà importantes occasionnées par l'exécution du chemin de fer national.

« C'est que d'abord il est bien reconnu par l'expérience que les chemins de fer ne peuvent rivaliser avec les voies navigables pour le transport des masses pondérantes. »

Je crois donc que l'opinion de la Commission contre la navigation, est trop générale, comme je l'ai dit; dans certains cas il faudra donner la préférence aux chemins de fer sur la navigation, mais vouloir exclure la navigation intérieure

d'une manière absolue, c'est pousser trop loin l'ostracisme. Il y a du reste des données qui peuvent nous éclairer à cet égard.

Quels sont les prix moyens de transport sur les voies navigables ? Ils sont en France de 3 et 4 centimes par tonne et par kilomètre. Ainsi l'on paie pour remonter le Rhône d'Arles à Lyon 7 centimes par kilomètre et par tonne ; à la descente le prix est, je crois, de 2 centimes, ce qui fait une moyenne de 4 à 5 centimes. Si l'on compare ces prix aux tarifs des chemins de fer, on verra qu'ils sont bien inférieurs, car moyennement en France, on ne paie guère moins de 10 à 12 centimes par tonne et par kilomètre.

Par conséquent, je crois qu'en général on peut admettre, sauf dans quelques exceptions, que l'on a de l'avantage à faire transporter les marchandises par des voies navigables. Je pourrais vous citer de nombreux exemples à cet égard : ainsi parcourez la ligne du Rhin, vous y voyez de chemins de fer à droite et à gauche, et partout le fleuve est sillonné de bateaux à vapeur ; allez à Londres, parcourez la Tamise ; vous verrez sur les rives les locomotives de chemins de fer lutter à peine avec les navires à vapeur qui couvrent le fleuve.

Maintenant il s'agit d'évaluer quelle sera la variation que pourra subir le prix de transport des marchandises de Gênes en Suisse, par suite de la discontinuité produite par le lac Majeur. On peut admettre qu'une tonne de marchandise sur le lac Majeur ne paiera guère plus de 5 centimes pour un kilomètre, peut être même ne coûtera-t-elle que 3 centimes. Par la voie de fer ce sera au moins 10 centimes. Le lac ayant une longueur de 65 kilomètres, cela produit donc en faveur de la navigation une différence de 3 francs 25 pour le simple transport.

C'est là un résultat qui ne saurait être contesté, puisqu'il est fondé sur des données positives.

Maintenant il faut tenir compte d'un autre élément, celui des embarquements et débarquements des marchandises. C'est là un inconvénient, j'en conviens. A cet égard je me suis procuré des données exactes sur le mouvement qui a lieu entre Lyon et Arles. Il m'est résulté qu'il y a un mouvement annuel de 360 à 400 mille tonnes.

Les frais de chargement et de déchargement sont évalués à 60 centimes par tonne ; il faut déduire cette somme de la précédente ; il reste donc en faveur de la navigation du lac Majeur une différence de 2 francs 65 centimes par tonne : ainsi la navigation du lac, bien loin d'être nuisible aux intérêts du commerce, lui sera, au contraire, avantageuse, puisqu'il en résultera une économie dans les transports.

Sans doute, les voyageurs qui veulent arriver vite préféreront le chemin de fer, mais dans le cas actuel les marchandises prendront de préférence la voie navigable.

J'ai observé également dans le rapport des exagérations tout-à-fait évidentes quant à l'évaluation des dépenses nécessaires pour activer la navigation sur le lac Majeur.

Ainsi je trouve aux pages 71 et 72 que l'on porte à huit le nombre des bateaux à vapeur de 120 chevaux ; puis on porte 3,000,000 pour les frais d'établissement, le prix des machines de chargement, plus, 3,200,000 francs pour deux ports. Ce sont des calculs faits dans l'hypothèse que le mouvement sur le lac sera 10, 20 fois plus fort qu'il n'est à présent. Maintenant voyons quel est le mouvement commercial de Gênes. D'après des relevés faits à l'époque où commencèrent les travaux du chemin de fer, lors du plus grand mouvement entre Gênes et les provinces du Piémont, environ 600 chevaux par jour traversaient le passage des Giovi. Or, un cheval traîne environ 50 miriagrammes ; il y avait

donc alors un mouvement journalier de 300 tonnes de Gênes vers le Piémont.

En supposant que tel soit le mouvement moyen de chaque jour, on aura pour une année entière environ 110 milles tonnes, qui passent de Gênes dans le bassin du Pô. Maintenant supposez que tout ce mouvement se transporte sur le lac Majeur ; il est clair qu'en raison de deux départs par jour d'Arona à Locarno, avec un bateau de la portée de 150 tonnes de marchandises on pourvoira à ce mouvement. Or les bateaux à vapeur qui font le service d'Arles à Marseille, ont à peu près cette portée, et sont de la force de 80 chevaux ; ainsi avec quatre bateaux à vapeur de cette force, on pourrait amplement pourvoir au mouvement que j'ai supposé, y compris le service des voyageurs.

Je crois même que l'on pourrait diminuer le nombre de ces bateaux à vapeur, si l'on employait des remorqueurs en suivant le système proposé par monsieur Stephenson et qui a été adopté dans plusieurs pays, c'est-à-dire de faire arriver les wagons sur des bateaux qui auraient des rails pour les remorquer ensuite par le moyen de bateaux à vapeur.

La majorité de la Commission a cru trouver quelque chose de suranné dans ce système proposé par monsieur Stephenson, mais il n'en est rien.

Permettez-moi de vous lire, à ce propos, un passage d'un ouvrage qui vient de paraître, c'est l'*Annuaire de l'économie politique et de la statistique* pour 1853. J'y trouve, à la page 468, les phrases suivantes :

« Des 6500 milles de chemins de fer en construction dans les Etats-Unis en 1849, plus de la moitié se trouvait dans la New-York, le Pensylvanie, et dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. La plus remarquable de ces lignes est celle qui traverse la Pensylvanie de l'est à l'ouest, et qui va de Philadelphie à Pittsburg. Elle a d'abord 81 milles de rails de Philadelphie à Colombia, sur les bords du Susquehanna. Puis 172 milles de route sur le canal de Colombia jusqu'à Holidaysbourg, à la base orientale des monts Alleghanys. Puis, vient le portage de 37 milles, d'Holidaysbourg jusqu'à Johnstown, à l'ouest des Alleghanys ; ce chemin gravit une élévation de 1398 pieds, puis il redescend 1172 pieds. Les trains sont hissés jusqu'au niveau du sommet par des machines stationnaires et des cordages ; différents niveaux étant atteints un à un à l'aide de machines séparées et de cordages. Enfin, il y a un autre canal de Johnstown à Pittsburg. On parcourt ces quatre sortes de routes d'une façon toute simple ; car, par une combinaison ingénieuse, les bateaux du canal sont faits de manière à servir pour le passage de terre. Ces bateaux très-grands et très-longs sont divisés en portions ou sous-bateaux, par des cloisons faites transversalement et à angle droit sur leur longueur, si bien que chaque bateau peut-être divisé en trois ou même en plus grand nombre de plus petits bateaux. Quand la route sur le canal est traversée, ces différentes pièces sont placées chacune sur deux trucks de chemin de fer qui les supportent par les extrémités ; un support convenable, approprié au train, s'adapte à la forme du corps et de la quille du bateau ; chaque tronçon de bateau forme ainsi un wagon de voyageurs ou un wagon de marchandises, tandis que la réunion de trois ou quatre parties forme un spacieux bateau sur le canal. »

Quand on voit de tels exemples, quand on voit comment en Amérique l'on met à profit tous les avantages que peut offrir la nature pour accélérer et rendre moins dispendieuse les voies de communication, on ne peut pas trouver irrationnelle l'opinion émise par monsieur Stephenson sur la manière d'utiliser les lignes navigables.

Je vais encore relever d'autres exagérations du rapport de la majorité.

Ainsi, je trouve qu'aux pages 74 et 75 la Commission fait la comparaison entre le prix que coûterait le service d'un chemin de fer continu de Novare jusqu'à Locarno, et le service mixte du chemin de fer de Novare à Arona et de la navigation d'Arona jusqu'à Locarno; elle établit pour le système de navigation une dépense annuelle de 2,309,939 francs, tandis que par le système des chemins de fer continus, elle trouve une dépense annuelle de 2,304,360. Ainsi, l'avantage économique, d'après ce calcul, resterait aux chemins de fer.

Mais, examinons les données sur lesquelles s'est appuyée la majorité de la Commission. D'abord, on suppose que le mouvement sur le lac Majeur soit tel qu'il exige 8 bateaux à vapeur de la force de 120 chevaux chacun, ce qui est supposer, en d'autres termes, que le commerce du port de Gênes, devienne triple ou quadruple de ce qu'il est actuellement sur le lac Majeur avec tout l'Etat. Même en adoptant ces bases, il y aurait encore exagération dans le résultat du calcul. En effet, le rapport s'appuie sur des données extraites d'un mémoire du chevalier Mauss.

En bien ! Je vois à la page de la lettre qui sert de préface à ce rapport et qu'on vient de distribuer en ce moment à la Chambre, les paroles suivantes :

« Un service aussi actif dépasse certainement de beaucoup les besoins de la circulation sur cette portion de la ligne de Gênes à Constance, mais j'ai dû le supposer tel pour l'exactitude de la comparaison que j'avais établie et qui devait admettre pour la navigation le même mouvement commercial que le chemin de fer dont les frais d'exploration étaient pris pour terme de comparaison (celui de Belgique). Comme il s'agissait ici d'un service de navigation encore peu connue à cette époque (celle du rapport écrit en 1846), j'ai eu soin d'exagérer la dépense de ce genre de transport et le résultat de mes calculs a été que la dépense annuelle serait :

« Par le chemin de fer . . . . .	Fr. 2,160,000
« Par la navigation du lac . . . . .	» 1,123,000
« Différence en faveur de la navigation .	Fr. 1,037,000

« J'ai donc été étonné que monsieur le rapporteur de la Commission invoque mon travail pour appuyer une opinion diamétralement opposée. »

Telles sont les paroles de monsieur Mauss. Ainsi quoique monsieur Mauss trouve son évaluation des frais de navigation déjà exagérée, le rapport de la majorité ne les a pas moins augmentés encore de 1,200,000 francs en sus.

Notez bien que je n'accuse pas la majorité d'avoir altéré les calculs de monsieur Mauss ; elle s'est seulement servi des documents qu'il avait fournis et y a ajouté d'autres évaluations qui ont porté la dépense de la navigation à 2,309,939 ainsi qu'il a été dit. Mais rien ne justifie ces évaluations extraordinaires. Ainsi est-il permis de dire, que dans les résultats obtenus par la majorité de la Commission, il y a exagération soit dans les bases mêmes des calculs, soit dans les évaluations mêmes qui ont été faites.

Je noterai encore un passage qui me semble renfermer une autre exagération. Je vois à la page 53 ces paroles qui m'ont quelque peu frappé : « Si valuti però il solo maggior costo del trasporto, e si vedrà che esso equivale ad un allungamento di strada di quasi 300 chilometri, e così il porto di Genova verrebbe allontanato di questa distanza di chilometri 300 dai paesi ove dovrebbe portare le sue mercanzie e ciò in concorrenza coi porti rivali di Marsiglia, Trieste e Venezia. »

Je vous assure, messieurs, que lorsque j'ai vu ces conclu-

sions, je n'ai guère su m'en rendre raison, car en lisant ces lignes et ayant égard à ce qui précédait, j'ai cru comprendre que cela se rapportait aussi au lac et que l'interruption dans la ligne continue du chemin de fer qui résulterait de la navigation sur le lac, équivaldrait à un allongement de 300 kilomètres de chemin de fer dans la distance qui sépare Gênes de la Suisse.

**PERNATI.** Qui si tratta di strada ordinaria.

**MENABREA.** S'il en était ainsi cela voudrait dire qu'en mettant à 10 centimes par tonne le transport des marchandises par kilomètre, le transport par le lac Majeur ferait monter le prix des marchandises à 36 francs de plus la tonne.

Voilà qui serait tout-à-fait inadmissible. Je suis intimement convaincu que le transport par le lac coûtera moins que le transport par chemin de fer, comme je crois l'avoir démontré, mais je ne pouvais m'empêcher de faire cette observation. Du reste, je demanderai des explications à mon honorable adversaire, monsieur Pernati, qui voudra bien m'illuminer sur ce point que j'avoue n'avoir pas bien compris.

J'arrive à la conclusion finale du rapport. La Commission a longuement examiné et savamment discuté les différents passages qui pouvaient être proposés, pour étendre les relations commerciales de Gênes au delà des Alpes, du côté de la Suisse. Or, quoique tous les ingénieurs qui ont étudié les différents passages aient déclaré, à la presque unanimité, qu'en raison des moyens d'exécution que nous possédons aujourd'hui, le passage par le Grimsel est comme inexécutable, la Commission toutefois persiste à vouloir le comprendre au nombre des passages dont on peut espérer la réalisation ; en conséquence la Commission sans rien décider à cet égard, avait cru que des études étaient encore nécessaires. Ainsi la question étant encore indécise de savoir si l'on devait passer par le Simplon-Grimsel, le Saint-Gothard ou le Lukmanier, j'aurais cru que dans ses conclusions le rapport n'aurait rien préjugé à cet égard.

Mais je vois que l'article 2 du projet de loi dit : « È fatta facoltà al Governo di prolungare la strada fino ad Intra. » Or, un tel article ne décide-t-il pas la question ? Puisque le chemin doit se prolonger du côté d'Intra, c'est preuve que le Grimsel est exclu des passages réservés par le rapport ; autrement l'article proposé devrait ou ne rien dire sur la direction ultérieure à donner au chemin de fer, ou dire tout au moins que le Gouvernement était autorisé à prolonger la voie de fer à Intra ou à Domodossola selon le passage des Alpes qui aurait eu la préférence.

Du reste, je ne vois pas quel avantage il pourrait y avoir pour le commerce de Gênes dont il est essentiellement question dans ce rapport, à aller à Intra seulement ; car à Intra il faudrait encore employer, sur une longueur de 35 kilomètres, la navigation du lac qui deviendrait bien moins avantageuse qu'en partant d'Arona.

En vous soumettant ces observations je n'ai point voulu, messieurs, m'ériger en censeur du rapport de la majorité. Je reconnais toute l'importance de ce travail, j'apprécie tous les précieux renseignements qu'il renferme et c'est précisément parce que c'est un document propre à faire impression sur les esprits, que j'ai dû en analyser quelques parties pour justifier la persistance de la minorité à maintenir sa primitive opinion. Je résumerais donc les principaux motifs qui l'ont guidée dans sa détermination.

La minorité de la Commission a considéré que le but principal du chemin de fer qu'on discutait actuellement, était l'achèvement de la grande entreprise commencée par l'Etat,



c'est-à-dire de donner au port de Gênes une communication au delà des Alpes du côté de la Suisse.

C'était là le but principal et tous les autres devaient lui être subordonnés. En conséquence, la minorité s'est préoccupée du moyen le plus propre d'arriver sûrement et promptement à ce but. Lorsque nous aurons conduit le chemin jusqu'à Locarno, qu'est-ce que nous aurons fait? Nous serons allés de Gênes à Locarno, et voilà tout; mais nous aurons encore à triompher de bien d'autres obstacles, nous aurons les Alpes à passer. Or le Lukmanier que l'on semble préférer n'a pas même encore une route carrossable; tout est encore à faire dans le Canton du Tessin; rien n'existe encore, en fait de chemin de fer, de Constance à Coira et de Coira jusqu'au Lukmanier.

Lorsque, au contraire, nous aurons la ligne prolongée de Locarno jusqu'au lac de Constance, est-ce que le problème ne sera pas résolu? Que sera alors l'interruption du lac? Sera-ce un obstacle? Pas le moins du monde, ce sera peut-être un retard de quelques quarts d'heure pour les voyageurs; mais sous le rapport économique, cette discontinuité sera avantageuse pour les marchandises.

Il ne faut donc pas perdre de vue que le lac de Constance est le point qu'il faut atteindre; qu'il faut que les efforts se dirigent à ce but, et que l'exécution d'un chemin de fer pour éviter la navigation du lac sera dans tous les cas la dernière chose à faire.

D'après les calculs consignés dans le rapport de la Commission, les dépenses du chemin de fer de Novare à Locarno s'élevaient à 22 millions, tandis que le chemin de Novare à Arona ne coûterait que 5 à 6 millions, ce qui fait encore une différence de 14 à 15 millions. En dépensant donc ces 14 millions de plus, vous n'aurez pas fait avancer la question du passage des Alpes, et de l'union de Gênes avec la Suisse d'un pas de plus que si votre ligne se bornait à Arona. Mais 14 millions, pour nous, sont une somme énorme; les trésors de la nation certes ne sont pas inépuisables, bien loin, et lorsque viendra le moment d'aborder le véritable problème, celui de la ligne de Locarno au lac de Constance, comment pourra-t-on venir demander à l'Etat de nouveaux sacrifices? Le pays ne dira-t-il pas: pourquoi n'avez-vous pas employé d'une manière plus utile ces millions que nous vous avons donnés? Pourquoi les avez-vous consacrés à l'œuvre la moins urgente, tandis qu'il fallait aider, soutenir l'œuvre importante, l'œuvre pour laquelle la nation a déjà fait tant de sacrifices: le passage des Alpes? Le pays sera-t-il alors à même de faire de nouveaux sacrifices? Ainsi, messieurs, vouloir entreprendre maintenant ce qui n'est pas d'une absolue nécessité, c'est compromettre le but même que nous nous proposons, c'est épuiser d'avance les forces nécessaires pour l'atteindre.

Tels sont les motifs qui ont guidé la minorité dans l'approbation qu'elle a donnée au projet du Ministère; ce n'est donc point une arrière-pensée contre le prolongement de la ligne en Suisse qu'elle a eue, mais, bien au contraire, une prévision prudente pour en assurer le succès.

Du reste, un des membres de la minorité, l'honorable Cavallini, avait émis dans le sein de la Commission l'avis que, dans le cas où le projet du Ministère serait accepté, la loi contient un article additionnel qui assurerait le concours de l'Etat pour le prolongement de la ligne au delà du lac Majeur, vers la Suisse orientale. Je me suis associé à cette pensée, parce que je crois qu'elle complète ce qui a été fait jusqu'à ce jour, par la nation dans le même but.

Ainsi, en résumant, mon but, en donnant mon appui à la

ligne d'Arona, a été de fournir les moyens d'établir une communication prompte et plus économique entre Gênes et le canton Tessin, tout en ménageant les forces de l'Etat, afin qu'il pût aider au prolongement de cette ligne au delà des Alpes, jusqu'au lac de Constance.

Telle a été la pensée de la minorité de la Commission; pensée qui n'est pas dictée par des considérations d'intérêt local, mais bien par des considérations d'intérêt général.

Maintenant il y a une autre question (et ici j'exprime mon opinion particulière): c'était l'intérêt des localités, au nom desquelles il a été réclamé.

Les avantages que porte avec soi un chemin de fer sont tellement considérables, qu'il est bien juste que les provinces de l'Etat, qui toutes concourent aux grands travaux entrepris dans ce but, aient aussi leur part dans les bénéfices qu'ils rapportent. Aussi, quand on peut favoriser quelques localités sans trop s'écarter de l'objet qu'on se propose, et surtout sans le compromettre, on peut, dans la direction d'un chemin de fer même qui a pour but principal la plus prompte communication avec le territoire étranger, avoir égard aux convenances locales. Or ici, la vallée d'Orta réclame avec instance le passage du chemin de fer, et pour cela on propose de le conduire jusqu'à Intra en passant par Orta. Sans doute, cela serait faisable, sauf les droits d'Arona, si ce n'était d'une augmentation de dépense de 7 à 8 millions. Or le commerce de Gênes n'y gagnerait rien, il éprouverait, au contraire, des retards à jouir de cette nouvelle communication à cause des difficultés de construction. Ces 7 à 8 millions de surplus de dépense sont encore pour nous une somme énorme, dont on sentirait tout le prix lorsque viendrait le moment de devoir aider le prolongement de la ligne vers la Suisse, et peut-être, en nous privant de cette ressource, compromettrions-nous l'avenir. Certainement les vallées d'Orta et d'Ossola sont dignes d'un intérêt tout spécial, mais sans leur sacrifier le but principal que nous nous proposons, il sera possible de leur venir en aide d'une manière plus utile pour elles-mêmes et moins dispendieuse pour l'Etat que par l'établissement de la ligne qu'elles réclament.

Je dois parler encore d'une autre ligne dont il a également été question.

Entre Novare et Arona se présentent deux tracés: le tracé par Momo et celui par Oleggio.

Le tracé de Momo présenterait, à mes yeux, d'autant plus de garanties que le projet a été fait par mon ami le député Bosso, dont tout le monde reconnaît la haute capacité comme ingénieur. Toutefois ce projet de la ligne par Momo a l'inconvénient de traverser des groupes d'habitations moins peuplés qu'Oleggio. Ce dernier pays est le centre de fabriques et compte 7 à 8 mille habitants très-industrieux. Il était donc nécessaire de se rapprocher de cette ville-là.

Je me souviens même que dans la Commission j'ai interpellé mon honorable adversaire et ami monsieur Pernati di Momo, qui par le nom même qu'il porte devait avoir une prédilection naturelle pour la ligne de Momo, eh! bien, il m'a dit lui-même que dans le cas où il s'agirait de n'aller qu'à Arona, il aurait donné la préférence au tracé par Oleggio; opinion d'autant plus honorable pour notre collègue qu'elle prouve qu'il ne cède pas aux influences d'intérêt de localité. C'est pourquoi en m'appuyant sur une autorité aussi grande que celle de monsieur Pernati, j'ai eu une raison de plus de voter pour la ligne du Ministère.

Il y a encore sur ce point une objection à laquelle je dois répondre.

On dit: la ligne par Momo, ayant à droite Oleggio, à gauche Romagnano, verra affluer toute la population de ces pays. Je rappellerai à ce sujet ce qui a eu lieu à propos de la ligne de Turin à Asti. Les uns voulaient qu'elle passât par Chieri, les autres par Poirino; chacun parlait pour son clocher. En définitive, on a pris un moyen-terme; la ligne est passée entre les deux. Ni l'une ni l'autre de ces villes n'ont eu naturellement occasion d'être contentes; aucune ne profite du chemin de fer, comme elles l'auraient fait, s'il avait touché l'une ou l'autre d'elles; et, en définitive, qui y a perdu? C'est le chemin de fer lui-même. On peut admettre en principe que les chemins de fer doivent toucher les grands centres de population; c'est pourquoi je pense que le tracé par Oleggio est suffisamment justifié.

En terminant les observations que je viens de soumettre à la Chambre, je crois devoir répéter que les populations de la val d'Orta e d'Ossola ont droit à des égards spéciaux; moins que toutes les autres provinces, elles ont jusqu'ici gagné aux changements survenus dans notre pays. Elles aussi ont concouru par leurs sacrifices au développement d'activité qui se manifeste dans le royaume; il est donc juste aussi qu'elles aient leur part des avantages qui doivent en résulter pour tous. Aussi, en mettant à part la question qui nous occupe aujourd'hui, je déclare que j'appuierai toujours de mes vœux toute proposition qui sera faite en faveur de ces vallées, qui sont dignes de tout l'intérêt du Parlement et de la nation. (*Segni d'approprazione*)

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

**CADORNA.** Signori, se le profonde convinzioni e la somma lealtà di carattere dell'onorevole nostro collega Torelli non fossero già state un fatto notissimo alla Camera ed al paese, egli ne avrebbe dato una chiarissima prova nel modo con cui considerando la questione dal lato unico del generale interesse, la trattò nel suo lungo e dotto discorso. Qui, o signori, non può essere tra noi lotta od accusa d'intenzioni; tutti ci conosciamo e ci onoriamo. È riservato soltanto fuori di qui a qualche organo periodico della stampa, ed a qualche scrittore l'osservare nessuna misura. Io, in specie in questi giorni, fui soggetto ad attacchi di questa sorta, i quali qui unicamente accenno, per dire al cospetto vostro ed in quello del paese, che a costoro non rispondo né risponderò mai, perchè io mi rispetto. (*Bravo!*)

Il sistema di strada ferrata che impendo a difendere, e che vorrei vedere fin d'ora attuato, anche a guarentigia dell'avvenire, è quello pel quale si andrebbe ora direttamente da Novara ad Intra pel lago d'Orta con via ferrata; si continuerebbe da Intra a Locarno provvisoriamente col mezzo di una strada ordinaria proseguita di là delle strade già esistenti che passano il San Bernardino ed il San Gottardo. Il sistema contenuto nel progetto ministeriale ha per iscopo di condurre attualmente la strada ferrata ad Arona, di continuarla da Arona a Locarno col mezzo del lago. Ciò vorrebbe fare, se non in modo definitivo e permanente per l'avvenire, almeno provvisoriamente, imperocchè si prevede dal signor ministro e si ammette che, almeno *coll'andar del tempo*, una strada continua da Genova alla Svizzera sarà necessaria e che si dovrà fare.

Qui mi occorre, innanzitutto, di rettificare un'osservazione contenuta nella relazione del progetto di legge e che adii ripetere qui dall'egregio signor ministro dei lavori pubblici. Egli disse già più volte che coloro i quali difendono la linea di Orta, ossia la linea continua per Orta sino ad Intra, per risparmiare 20 chilometri di lago, vorrebbero fare 38 chilometri di più di strada ferrata. Quest'asserzione contiene

due errori, l'uno di fatto e l'altro nel giudicare il sistema che io difendo.

Il primo errore, cioè l'errore di fatto, è nella misura delle distanze. Invero da Novara per Orta ed Intra a Locarno vi sono, secondo le allegazioni stesse dell'onorevole deputato Torelli, mio opponente, 108 chilometri; secondo me non ve ne sono che 106, colla differenza però di due chilometri, che dovrò poi giustificare in seguito. Da Novara a Locarno per Arona, e pel lago parimente, secondo l'allegazione dell'onorevole deputato Torelli, la quale ammetto, vi sono 95 chilometri. Dunque non vi ha fra queste due linee che la differenza tra 95 e 106, secondo me, cioè 11 chilometri, e tra 95 e 108, secondo il deputato Torelli, cioè 13 chilometri. Quindi l'allegazione che si vogliono risparmiare 20 chilometri per farne 38 è erronea rispetto alla misura.

Quest'allegazione è pure erronea nell'apprezzamento, ossia nel giudizio che si recò con essa intorno al sistema che io difendo. Con questa allegazione si suppone che la strada ferrata giunta ad Intra, si voglia continuarla come mezzo della navigazione da Intra a Locarno. Ora io sostengo precisamente l'opposto; poichè vorrei che, sia in modo definitivo, sia in modo provvisorio, la navigazione fosse sempre esclusa. Io vorrei che da Intra si continuasse provvisoriamente col mezzo della strada ordinaria. Con ciò rimane dimostrato che nella allegazione del signor ministro vi ha anche quell'errore di giudizio, sul sistema che io difendo, che or ora ho annunziato.

Il signor ministro nella sua relazione, la Commissione nel suo rapporto e gli oratori che mi hanno preceduto hanno creduto di dover trattarsi intorno alla questione che riguarda la scelta del passaggio delle Alpi per comunicare colla Svizzera. Io, o signori, non parlerò nè poco nè tanto di questa questione, imperocchè non mi credo atto a trattarla sufficientemente, richiedendo la medesima delle cognizioni tecniche delle quali io sono affatto sprovvisto. Non credo poi necessaria questa trattazione per difendere il sistema che io propugno. E veramente il sistema che difendo consiste nel passare per la valle d'Orta e per Gravellona giungendo ad Intra. Il passaggio che potrebbe alquanto essere pregiudicato sarebbe quello del Grimsel, perchè si farebbe il tratto da Gravellona ad Intra, il quale non potrebbe mai fare parte integrante di quella linea che si continuasse da Gravellona al Grimsel: ma di ciò non mi vorrà saper male nè il signor ministro, nè alcuno degli altri miei opposenti, i quali in prima linea pongono l'esclusione assoluta del Grimsel, esclusione che io non posso nè ammettere, nè rigettare, perchè, ripeto, non mi credo competente a giudicare questa questione.

Ora, quando la linea sia portata sino ad Intra, è evidente che la questione per tutti gli altri passaggi delle Alpi non viene in nessun senso pregiudicata, perchè da qualunque parte intendano il Piemonte e la Svizzera di attraversare le Alpi in avvenire per congiungere le loro strade ferrate, questa congiunzione si potrà fare, poichè da Intra prolungando la strada, potresti passare o pel San Gottardo, o pel Lukmanier, o pel San Bernardino, come meglio piacerà.

Anche pel Grimsel non sarà un grande ostacolo, che siasi speso poco più di un milione e mezzo, non senza qualche notevole utilità per ravvicinamento ad un Cantone svizzero ed a due passaggi già aperti nelle Alpi.

Quindi mi pare che il portare la questione sopra questo terreno, della scelta fra i vari passaggi, sarebbe recarla in un campo che è estraneo alla presente controversia, e le cose a dirsi prendomi già abbastanza importanti, e richie-

denti lungo e minuto esame, io mi asterrò, per questo riguardo, dal farne parola.

Però, se debbo omettere ogni osservazione intorno al passo più conveniente a scegliersi per comunicare colle strade ferrate svizzere, non posso tacere di quelle cose che hanno relazione intorno ai mezzi economici e politici od altri, coi quali l'unione colla Svizzera può essere facilitata ed avvicinata.

Il signor ministro, ragionando dei modi coi quali il Piemonte avrebbe potuto facilitare questa unione, indicava i sussidi che il Piemonte avrebbe dovuto dare alla Svizzera onde conseguire il suo scopo.

Io pure tengo per questa sentenza, poichè crede che a noi interessando assai questa unione, a noi pure si aspetta, per quanto le nostre finanze lo permettono, di fare dei sacrifici, anche notevoli, per questo importantissimo scopo.

Il signor ministro soggiungeva che però questi soccorsi debbono darsi in modo che giovinno a noi, cioè che siano impiegati sopra una linea la quale produca l'effetto di facilitare l'effettuamento di questa condizione. Intorno a ciò io credo che il ministro non troverà mai nessun contraddittore. Ma in verità la questione non mi pare questa. Allorquando essa viene portata sul campo dei soccorsi a darsi alla Svizzera, la vera questione sta in vedere se noi dobbiamo somministrarglieli prima di fare le nostre strade ferrate, ovvero se si debbano prima fare le nostre strade e poi dare i soccorsi. A me pare che la questione debba essere risolta in questo senso, che si debbano in prima fare le nostre strade almeno fino a poca distanza dal confine e che di poi si debbano dare alla Svizzera quei sussidi che le nostre finanze saranno in grado di somministrare.

Ed in vero egli è più che evidente che quando noi colle nostre strade ci saremo di molto approssimati al territorio svizzero, avremo dato con ciò solo un'assicurazione di continuità alle strade della Svizzera al di qua delle Alpi, il quale fatto sarebbe, indipendentemente dagli altri soccorsi, un invito, una garanzia di vera utilità per la congiunzione delle ferrovie.

Or dunque parmi che se ciò venisse ad effettuarsi, i sussidi in denaro alla Svizzera sarebbero assai più efficaci che non sarebbero se colle nostre strade ferrate fossimo molto lontani dal territorio di quella nazione. Questo caso, o signori, è assolutamente identico a quello che fu citato per riguardo al San Bernardino.

Non abbiamo ora che da cambiare il nome del San Bernardino in quello del Lukmanier. In allora il Piemonte somministrò mezzo milione e più al Cantone dei Grigioni per fare la strada del San Bernardino, ma intanto non si curò di prolungare la propria strada verso la Svizzera e di mettersi per tal modo in comunicazione con quel passo. Che cosa ne avvenne? L'Austria fece la strada da Lecco a Riva lungo il lago di Como, e, passando con essa lo Spluga, andò a raggiungere la strada del San Bernardino al di là di questo colle, e profitto sola di una comunicazione per cui avevamo dati i nostri danari alla Svizzera, ma che ci siamo noi stessi interdetta.

Ecco quanto avverrebbe anche in questo caso, se noi, nel mentre teniamo la nostra strada ferrata discosta dal confine svizzero, spendessimo i nostri denari per incoraggiare le strade svizzere, quand'anche lo facessimo pel Lukmanier, siccome in allora lo facemmo pel San Bernardino: l'Austria potrebbe potrarre la sua strada ferrata da Como sino ai piedi dello Spluga; ed allora diteci se non ci troveremo in condizione inferiore all'Austria quanto alla probabilità d'unione colle strade ferrate svizzere.

Dico dunque che prima di tutto dobbiamo avvicinare la nostra strada ferrata al confine svizzero, poichè questo avvicinamento è già di per sé stesso e per effetto proprio incitamento e garanzia di congiunzione; in seguito potremo dare i soccorsi in danaro alla Svizzera, perchè possa più facilmente riunirsi a noi.

Non è poi necessario l'aspettare a dare i soccorsi che la strada nostra sia compiuta: basta che sia stata decretata, basta che i fondi siano votati.

Allorquando sarà sicura la costruzione di questa strada, sarà come se già esistesse per lo scopo a cui io indirizzo le mie osservazioni, perchè la Svizzera e le compagnie che potrebbero aspirare a questa impresa saranno certe che, prolungando di là la strada verso di noi, troveranno la nostra, e che si potranno in tal modo congiungere. In allora votiamo pure alla Svizzera tutti i fondi disponibili dalle nostre finanze; in allora si rivolgano pure al Lukmanier e alla Svizzera i 12 milioni votati da Genova. In allora voi conseguirete pienamente il vostro scopo. Ma se adotterete l'altro sistema, cioè quello di soccorrere in prima la Svizzera e di rimanere indietro nelle vostre strade, correrete tutti i pericoli che io ora ho accennati.

L'onorevole deputato Torelli ha pure lungamente parlato della questione che si riferisce alla strada della Savoia. A primo aspetto questa questione pare estranea alla presente, trattandosi di una linea diversa e che si propone un altro scopo. Però uopo è ammettere che per alcun lato questa questione si connette colla presente. Questa connessione esiste o perchè la strada della Savoia possa riputarsi per qualche rispetto utile al porto di Genova e pel suo commercio marittimo, e tale da poter surrogare, almeno in parte, quella di Genova alla Svizzera orientale; o perchè la strada pel Moncenisio possa riputarsi molto più importante di questa seconda, ovvero, infine, per gli impegni che le finanze dello Stato possano prendere in dipendenza dell'adozione di un progetto di strada per la Savoia.

Sotto il primo aspetto, dico che la strada della Savoia, per quanta sia l'utilità sua che riconosco e di cui parlerò in seguito, non può, a mio avviso, servire in alcun modo al commercio marittimo di Genova.

Io non credo che ad alcuno possa venire in mente che il porto di Genova possa sostenere la concorrenza con quello di Marsiglia in qualunque parte della Francia, e quindi non è neppur mestieri parlarne.

Potrebbe per avventura dubitarsi da alcuno se Genova possa sostenere questa concorrenza col porto di Marsiglia, almeno a Ginevra. Nulladimeno io reputo che le cose dette dal deputato Torelli nel suo discorso, in cui ha dimostrato che, col passaggio del Sempione, Genova non potrebbe lottare neppure, ed anzi tanto meno passando pel Moncenisio. Ciò è poi evidentissimo per tutti finchè il foro del Moncenisio non siasi effettuato, e finchè si dovrà perciò valicare questo monte con una strada ordinaria. Che se non può Genova lottare a Ginevra con Marsiglia, tanto meno potrà lottare sia nel nord della Francia, sia nell'interno della Svizzera.

Gli uffici della strada di Savoia a me paiono molto rettamente delineati dalla sua direzione e da quella delle altre strade di cui essa sarà la continuazione.

A parer mio la strada della Savoia è destinata a stabilire la comunicazione del Piemonte colla Savoia, e la comunicazione del Piemonte, della Savoia, della Lombardia e della Venezia, ed anche del Tirolo italiano col mezzodì della Francia.

Queste, come ognuno vede, sono tutte comunicazioni di

commercio terrestre colle quali nulla ha di comune il commercio marittimo, se non è per avventura il commercio che possono produrre le provenienze del porto d'Ancona, il quale è appunto quasi in retta linea colla strada della Savoia. Ma non verrà certamente in capo di alcuno il pensare che ciò possa essere utile al porto di Genova.

Io credo pertanto che per nessun rispetto la strada della Savoia si possa considerare siccome una linea la quale debba essere in qualsivoglia modo utile al commercio marittimo di Genova.

Quanto poi all'importanza comparativa della linea della Savoia colla linea di Genova alla Svizzera, ed al centro dell'Europa, farò osservare che Genova sostanzialmente non ha altro mercato fuori quello a cui questa seconda linea conduce. Genova non può lottare sicuramente a Parigi con Marsiglia, se non può lottare con Marsiglia a Ginevra, come ho detto or ora: ed anche secondo l'avviso dell'onorevole deputato Torelli, essa difficilmente, ed almeno finchè le cose politiche stanno nello stato attuale, potrà lottare anche in Lombardia coll'Adriatico, del che pure l'onorevole deputato Torelli stesso adduceva molte prove. Or dunque che rimane al porto di Genova? Rimane unicamente la linea che direttamente da Genova mette per le Alpi orientali alla Svizzera orientale ed al centro della Germania. Se Genova perdesse questo mercato, ovvero se rispetto al medesimo essa venisse per le comunicazioni interrotte o rese più dispendiose, più difficili e lunghe, posta in condizione deteriore nella sua concorrenza con altri porti, è evidente che ciò sarebbe lo stesso che alzare le Alpi e limitare per farne una cerchia insuperabile all'attività di quel porto, restringendone l'ufficio a provvedere alla consumazione del Piemonte.

Ora qual sia l'importanza di questo commercio non è che io non lo vegga.

Genova rappresenta la nostra forza marittima, il suo sviluppo in cui è tanta parte del nostro avvenire politico ed economico.

Genova è in gran parte l'interesse della nostra esportazione e della nostra produzione; conseguentemente l'interesse di Genova è intimamente connesso con quello di tutte le provincie del Piemonte. Genova rappresenta l'interesse della nostra importazione e della nostra consumazione; quindi, anche per questo rispetto, quel porto è strettissimamente congiunto all'interesse di tutte le provincie dello Stato.

A Genova risiede l'interesse del nostro transito. Quest'interesse considerato, non solo economicamente e commercialmente, ma anche politicamente, è della massima importanza, per quella intima connessione che esiste tra lo stabilimento delle relazioni commerciali tra nazione e nazione e la creazione di quella solidarietà e di quei vincoli politici e morali che ne sono la necessaria conseguenza.

Genova pertanto è destinata ad essere la chiave di una gran parte del commercio d'Europa, se noi sapremo mantenerle quella condizione che la natura le ha data. Questa chiave, o signori, è oltre ogni credere preziosa, e guai se ce la lasciamo rapire!

Per queste ragioni io considero la linea che da Genova passando per le Alpi debbe attraversare la Svizzera orientale ed avviarsi al centro della Germania come la linea più importante che si possa per noi ideare ed eseguire.

Ma in ciò appunto parmi che io mi trovi in dissenso col signor ministro dei lavori pubblici. Il signor ministro ha nel suo discorso accennato ad ambedue queste linee. Egli però ha detto che il Ministero non disconoscendo l'importanza

della linea da Genova alla Svizzera orientale, aveva però creduto di dover pensare prima alla linea del Moncenisio, e che *coll'andare del tempo* poi si sarebbe potuto fare la strada per stabilire la comunicazione colla Svizzera, colla strada ferrata continua in surrogazione dell'interruzione del lago che egli ora difende.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

**CADORNA.** In ciò, ripeto, sono discorde affatto dal signor ministro. Io son lungi dall'affermare che egli disconosca affatto l'importanza di questa linea. La questione è unicamente sul grado d'importanza che egli le attribuisce, ed intorno all'efficacia dei mezzi che sono da attuarsi per conseguire lo scopo.

In verità sarebbe impossibile il disconoscerla cotesta importanza; ma ognuno può giudicare variamente della medesima, massime allorquando se ne faccia il confronto con un'altra linea.

Che se io persisto nel combattere l'opinione del signor ministro, la quale parmi che egli nutrisca già da lungo tempo, non è perchè io abbia molta speranza di convertirlo alla mia fede, imperocchè io so bene che le colonne d'Ercole, allorquando egli le ha piantate, è alquanto difficile il fargliele rimuovere. (*ilarità*)

Dico adunque che la linea da Genova alla Svizzera orientale è, in importanza, la prima linea dello Stato, e da ciò concludo che questa linea deve essere presa in considerazione ed assicurata innanzi ogni altra, del che dirò or ora.

Una sola osservazione debbo in prima soggiungere intorno all'altro lato di contatto di questa questione colla linea di Genova alla Svizzera, cioè sull'impegno in cui si possono trovare le nostre finanze.

Ognuno conosce già il progetto per la strada della Savoia; ma è inoltre evidente che quando quella linea sia votata e sia stabilita la strada ferrata al di là del Moncenisio, si dovrà per necessità pensare a fare il foro del Moncenisio. Imperocchè allorquando avremo avvicinato colla strada ferrata la Savoia alla Francia ed alla Svizzera più di quello che l'abbiamo avvicinata a noi stessi, avremo tutto l'interesse, e la Savoia stessa lo domanderà di avvicinarla maggiormente a noi col mezzo del *tunnel* col quale si dovrà passare il Moncenisio. Veggasi adunque in quale impegno si troveranno le nostre finanze dappoi che sarà votata quella strada.

Ora io domando se è vero che la strada da Genova alla Svizzera orientale sia realmente la più importante per tutto lo Stato; io domando se, ad assicurare la costruzione e la continuità di questa strada ed a votare i fondi a ciò necessari, si debba aspettare allorquando lo Stato si sia impegnato in gravissime spese, le quali ora io non combatto, ma che ad ogni modo renderanno sempre più difficile l'incontrare nuovi e ragguardevoli impegni finanziari.

Consequentemente io penso che la linea da Genova alla Svizzera debba fin d'ora essere assicurata in modo che l'effetto al quale essa mira sia esso pure assicurato.

Quanto alla strada della Savoia io dichiaro apertamente che sono d'avviso che essa si debba fare.

Io credo che essa si dovrà fare, perchè è un atto di giustizia verso la Savoia; io credo che questa strada si deve fare, perchè ha un'utilità reale, commerciale, mettendo essa in relazione la Savoia, il Piemonte e l'alta Italia per mezzo del Piemonte, e quindi una popolazione di 10 o 12 milioni di abitanti colla Francia; io credo che questa strada si deve fare, perchè è un atto sommamente politico lo stabilire comunicazioni dirette del Piemonte e dell'Italia colla Francia;

finalmente credo che si debba fare perchè è una strada la quale, per le cose ora dette, è di sua natura assai importante; e tutte le strade quand'anche non comunichino tra loro in modo di continuazione o non abbiano analogia di uffici, ciò non pertanto, pel movimento che producono, si giovano sempre a vicenda. Ma nel mentre riconosco ciò, non credo che quell'atto di giustizia che dobbiamo alla Savoia e che quelle utilità che ora ho dette possano impedire che si effettui il grande atto di giustizia, che si deve pure a tutto il Piemonte, e che si soddisfaccia a quella utilità assai maggiore che deve ridondare dalla linea che metterà da Genova alla Svizzera orientale.

Quindi persisto nel sostenere che questa linea deve in prima essere assicurata ed assicurata in modo che produca il suo effetto. Quest'assicurazione, o signori, non può essere data in parole. Le assicurazioni verbali di un ministro, le dichiarazioni fatte in occasione di una discussione parlamentare, il voto stesso di un articolo di legge non assicurerebbero l'avvenire, perchè i fatti, non di rado, di necessità protestano anche contro alle vere e sincere intenzioni. Qualora, o signori, voi foste posti (ed io spero che non avverrà) in condizioni finanziarie che vi rendessero difficile o grave il fare spese ragguardevoli per strade ferrate, qual è la strada che ne dovrebbe subire le conseguenze? Quella per cui i fondi non saranno stati votati.

Ora è evidente che voi, riservando la strada da Genova alla Svizzera, od almeno l'assicurazione della di lei continuità all'avvenire, fareste appunto ciò che è la conseguenza del giudicare questa linea meno importante dell'altra, imperocchè da questa linea si verrebbero appunto con ciò a far subire tutte le conseguenze, tutte le incertezze che possono esistere nell'avvenire.

Il signor ministro nella sua relazione e nel suo discorso, come pure l'onorevole deputato Torelli, hanno detto più volte che la linea di Arona si debbe preferire a quella del lago d'Orta, perchè essa è più facile, più economica, e perchè si può fare più presto. Quanto alla facilità di fare la linea di Arona io credo che nessuno lo possa contestare, ma dico che è altrettanto facile il tronco di eguale lunghezza che da Novara va a Borgomanero, imperocchè esso cammina in luogo perfettamente piano, e non richiede opere d'arte di veruna sorta. Quanto poi al seguito di questa linea da Borgomanero a Gravellona, si dice che questo tronco offre molte difficoltà. Ma, Dio buono! queste difficoltà oramai sarebbe affettazione l'esagerarle. Abbiamo un progetto distribuito alla Camera fatto per ordine del Governo dall'onorevole deputato Bosso, ed anzi lodato dal signor ministro nella sua relazione. Questo progetto non presenta grandi pendenze, poichè il *maximum* delle medesime ascende, e per la sola tratta lungo il lago d'Orta, all'1 per cento, la quale pendenza, come ormai tutti sanno, è moderatissima. Esso non richiede grandi opere d'arte, e di fatto la spesa media della linea d'Orta non eccede all'incirca le lire 180,000 per chilometro. A che vale dunque il ricantare sempre coteste difficoltà che non esistono, quasi che mancasse un progetto, siccome si lasciò mancare nella direzione da Arona a Gravellona? Del resto, a petto del tronco lungo il lago, non avvi forse quello altrettanto, ed anzi più difficile, che si dovrebbe fare da Arona a Gravellona, ove la strada dovesse per colà essere continuata?

Si dice inoltre che la linea d'Arona è di esecuzione più spedita, cioè che da Novara ad Arona si può andare in breve tempo, e che si richiederà un tempo assai maggiore per andare ad Intra per la strada che passa pel lago d'Orta.

Io, o signori, non sono punto disposto a disconoscere l'utilità che vi ha nel giungere sollecitamente ad un luogo col quale si intende e si crede utile di comunicare per stabilire una via commerciale, ma incomincio dall'osservare che facendo la linea da Novara pel lago d'Orta si giunge a Borgomanero in un tempo sicuramente eguale a quello in cui si giungerebbe ad Arona.

Anzi, dico di più, questo tempo sarebbe di gran lunga minore, poichè a tutti è noto quanta sia la facilità di questa linea, su cui quasi si potrebbe dire che non occorre che di posare le rotaie. Inoltre questa linea sarebbe facilitata dall'esistenza di due strade provinciali, delle quali una dovrebbe ora essere soppressa. Ora io non dubito punto che la divisione di Novara, che all'unanimità, meno un voto, si mostrò favorevole a questa linea, si troverebbe disposta a cedere una di queste due strade.

Mi pare quindi evidente che in un tempo ancora più breve, che non è quello che sarebbe necessario per andare ad Arona si giungerebbe a Borgomanero. Ora, da Borgomanero ad Arona non vi sono che 9 o 10 chilometri; è quindi evidente che noi saremmo già quasi al lago, od almeno in tal luogo da poter approfittare in parte notevole dei benefici della strada ferrata. Inoltre, per andare da Borgomanero a Gravellona non avvi un gran tratto, e giunti a Gravellona la strada è di nuovo a breve distanza dal lago. Allorquando il signor ministro parla del tempo che si richiederebbe per fare la strada, passando pel lago d'Orta, taluno che non conoscesse questa linea dovrebbe credere che si trattasse d'una strada che non si possa fare che in cinque, sei od otto anni. Ma esaminiamo i disegni del signor ingegnere Bosso, che sono nelle nostre mani, consultiamo anche solo la lunghezza della linea, la quale, per andare sino ad Intra, non è che di 72 chilometri in tutto, e veggasi se la differenza tra questa linea e quella di Arona, che è di chilometri 25, sia poi tanta che, ove si riconoscesse la convenienza della linea d'Orta per andare qualche mese prima ad Arona, si debba storpiare la linea di comunicazione colla Svizzera, e compromettere, od almeno allontanare la di lei continuità. Ora io ripeto che il tempo, oltrechè sarebbe minore per andare a Borgomanero, richiederebbe un'aggiunta non molto ragguardevole per andare a Gravellona assai prossima al lago. È quindi evidente che, anche intanto che si lavorerà intorno a questa strada, si potranno avere facili le comunicazioni col lago. Mi pare quindi che l'argomento che si è dedotto dalla facilità della linea d'Orta e dalla prestezza con cui potrebbe essere effettuata, non abbia quella forza che gli si vorrebbe attribuire.

Lo stesso è a dirsi della questione economica. Per ora non intendo di entrare in questa questione, che dovrò poi trattare più lungamente; mi limiterò quindi ad osservare che, se mettesi in confronto la linea da Novara ad Arona con quella che le corrisponde da Novara a Borgomanero, è certissimo che questo secondo tronco si farà con spesa assai minore. Esso è in terreno piano e senza accidenti, nè richiede veruna opera d'arte, e ne fa fede il progetto dell'onorevole Bosso.

Inoltre, per questo tronco si potrà assai probabilmente occupare una delle due strade provinciali, e tanto su di esso che su quello successivo per Orta, si hanno ragguardevoli offerte dei comuni di tutti i terreni comunali su cui passerebbe la strada.

Quindi, anche dal lato economico, questa linea non la cede per nulla a quella d'Arona.

Il sistema che io combatto parmi possa rassomigliarsi a quello di quei figli di famiglia che per prendere 10 subito,

confessano 20 per il domani. Io lo proverò a suo luogo, dimostrando che coi danari della linea ad Arona e della navigazione si può andare ora colla strada ferrata sino ad Intra; che per continuare la ferrovia da Arona in avanti bisognerebbe spendere di più, e che l'esercizio della navigazione darà gravi perdite.

Ma il signor ministro non calcola molto su questo avvenire, forse perchè egli crede poco probabile la linea di strada ferrata continua, o perchè egli è d'opinione che la congiunzione delle nostre strade ferrate con quelle della Svizzera debba farsi sì lungamente aspettare, che non valga la pena di calcolarne fin d'ora tutte le conseguenze, e che non sia grande danno il vivere alla giornata.

Queste cose, o signori, io doveva premettere anche per rispondere ai discorsi degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, e perchè mi parve che avessero una stretta relazione coll'oggetto della presente discussione. Ora mi accosterò più strettamente al soggetto della questione. Io mi asterrò da tutte le questioni generali, e procurerò di portare la discussione sul campo su cui parmi debba essere trattata. Su di esso si debbono confrontare le due linee, l'una di strada ferrata continua per Orta, l'altra mista di navigazione per Arona, e debbesi decidere quale di queste due linee sia da adottarsi nell'interesse maggiore del nostro paese.

Gli onorevoli miei contraddittori mettono innanzi due assiomi che dominano tutta la questione: essi dicono che bisogna fare la linea più breve, e con ciò accennano allo scopo dell'utilità generale dei cittadini e del commercio. Con questo principio essi suppongono che *la linea più breve* sia sempre la linea più utile; essi dicono inoltre che bisogna fare *la linea che costa meno*, e con ciò alludono evidentemente all'interesse delle finanze, inquantochè sia interesse delle medesime d'impegnarsi nella minore spesa possibile.

Quanto al primo assioma farò osservare che esso non è sempre vero, e che anzi, secondo ciò che afferma lo stesso signor Stephenson, questo principio strettamente applicato è stato più volte fatale ai Governi ed alle compagnie; diffatti è facile il persuadersi che non sempre la brevità della linea coincide coll'interesse del servizio pubblico.

Questo non si deduce soltanto dalla brevità, ma bensì da quegli elementi i quali fanno sì che la linea si presti meglio al pubblico servizio. Cotesti elementi sono le spese minori di trasporto, la celerità, la sicurezza, la regolarità ed il passaggio della linea nel mezzo di una popolazione più densa e di una produzione più attiva. Ora può darsi che la linea più breve non soddisfi nè punto, nè poco a questi scopi. È quindi manifesto che non basta che una linea sia breve perchè possa affermarsi che essa sia conveniente all'interesse pubblico, ma si deve provare che questa linea breve soddisfi a quegli interessi, e contenga quegli elementi che or ora ho accennato.

Quanto all'altro principio che ho ora enunciato, cioè che si debba fare la linea che costa meno, farò osservare che anche quest'assioma strettamente applicato conduce sovente a pessime conseguenze. L'utilità delle finanze non consiste nello spendere poco, ma nello spendere bene; se voi spendete una piccola somma per stabilire un servizio il quale richiegga un esercizio assai costoso e che dia un prodotto tenue, in confronto di un'altra linea la quale richiedesse una somma maggiore, ma che costasse minori spese di esercizio e desse un maggior prodotto netto, io vi dico, senza tema di essere contraddetto, che non per ciò solo che avete speso di meno per la costruzione della prima linea, avete fatto l'interesse delle

finanze dello Stato. Egli è evidente che a dimostrare la maggiore utilità per le finanze dello Stato, bisogna provare che la linea che costa meno per la costruzione, costi pur meno per l'esercizio e che produca di più, onde giustificare che essa darà per l'ultimo risultato un maggior prodotto netto.

Tale, e non altro, è, a mio avviso, il solo modo con cui quei due principii possono essere applicati; nel mentre, per l'opposto, applicandoli in modo troppo assoluto, possono condurre, e conducono anzi in questo caso a conseguenze le quali non si possono assolutamente ammettere.

Ora non si tratta di fare tutta la linea da Novara fino al confine svizzero; però è inevitabile il partire da questa supposizione, imperciocchè il prendere piuttosto l'uno che non l'altro sistema, pregiudica all'avvenire nel senso che la linea continua può essere più o meno assicurata, può essere resa più o meno facile, più o meno costosa. Quindi è necessario partire dal supposto che la linea si dovesse fare anche presentemente sino alla Svizzera.

In ciò non vanno molto d'accordo le opinioni espresse dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, con quelle manifestate dal deputato Torelli.

Essi sono d'accordo nel sostenere che la linea mista di navigazione contiene un sistema facile, attuabile, conveniente, ma si dividono in ciò, che il deputato Torelli in tutto il suo discorso ha mirato a dimostrare che questo sarà sempre il solo sistema di comunicazione conveniente al Piemonte per unirsi alla rete ferrata svizzera, laddove il signor ministro non ha disconosciuto, ed anzi ha dichiarato apertamente che può venire il tempo in cui accada che la continuazione della linea ferrata sino alla Svizzera e la rinuncia alla navigazione divengano convenienti.

Ora è evidente che queste due opinioni portano la questione sopra un campo affatto diverso e che a combatterle ambedue si rende necessario il dimostrare che la linea mista non è conveniente, nè come sistema definitivo e permanente, nè come sistema preparatorio e transitorio e sì nell'uno che nell'altro caso, nè nell'interesse del commercio in generale, nè in quello delle finanze.

Prendendo ora a parlare nell'ipotesi dello stabilimento di uno stato definitivo di comunicazione colla Svizzera, avvi da una parte la linea da Novara ad Arona con strada di ferro continuata colla navigazione da Arona a Locarno, e dall'altra la linea ferrata continua da Novara a Locarno per Orta ed Intra. In questa parte sostanzialmente ed anche in quella che riguarda il sistema provvisorio, io non mi scosto dal sistema della Commissione. La Commissione propone alla Camera di consacrare il principio della continuità della linea ferrata, e questo è il principio del sistema che io difendo; se non che la Commissione, non credendosi autorizzata a giudicare sulla elezione del passaggio delle Alpi, propone che vadasi sin da ora certamente a Gravellona, lasciando nell'arbitrio del Ministero il decidere, secondo le sopravvenienti circostanze, della convenienza di continuare questa linea sino ad Intra.

Io vado un po' più innanzi. Alcun tempo fa, congiunto ad alcuni miei amici, io mi era adoperato per provocare la formazione di una società per far istudiare il passaggio del Grimsel. Ma, scorgendo che il progetto del Lukmanier era stato ripigliato con maggiori speranze, ci ristammo dal nostro assunto. Ora queste speranze si fanno di giorno in giorno maggiori, ed io ho acquistata la convinzione che non andrà molto che a questo passaggio sarà condotta la via ferrata svizzera, e che esso sarà valicato con una strada ordinaria, od anche perforato da un tunnel. Perciò, disposto ad accettare quel passo che, come di questo avviene, offra ra-

gione di economica convenienza e maggiore speranza di essere effettuato, non esito ad esprimere il desiderio che la strada sia verso quella direzione prolungata, massime che con ciò non si pregiudicherebbe al San Gottardo, e che piccola sarebbe la deviazione dalla linea del Grimsel. Ad ogni modo è aperto che io non propugno un sistema che sia contrario all'opinione espressa dalla Commissione, dappoichè essa lascierebbe libero al Ministero l'effettuare la linea sino ad Intra. Ho detto che per giudicare della convenienza d'una linea si deve esaminare la questione sotto due rapporti, cioè dal lato dell'interesse generale dei viaggiatori e delle merci e dal lato dell'interesse delle finanze.

Ora intendo appunto di scendere a quest'esame e di portare le mie osservazioni sulla supposta linea di comunicazione da Novara alla Svizzera coi due sistemi, l'uno continuo e l'altro misto, considerati come definitivi e permanenti. Incomincerò quindi dall'esaminare la questione dal lato dell'interesse generale, e primieramente in relazione alle spese di trasporto pei viaggiatori e per le merci.

Io non intendo di oppormi alle generali osservazioni che l'onorevole deputato Torelli faceva nell'erudito suo discorso riguardo al presunto ragguardevole movimento dei viaggiatori su questa linea, anzi dichiaro che in ciò sono con lui pienamente d'accordo. Accetto quindi tutte le dimostrazioni e tutte le prove che egli ha arrecate per stabilire questo suo assunto. Per procedere alla stima delle spese di trasporto che dovranno pagare i viaggiatori e le merci sopra una data linea è, a mio avviso, indispensabile lo stabilire in prima una media per ogni viaggiatore e per ogni tonnellata e chilometro.

Varie possono essere le basi su cui questa media può essere stabilita, ma lo stabilire una media è assolutamente indispensabile.

Tutti sanno che la tariffa di trasporti, sia per le persone, sia per le merci, è divisa per classi sulle vie ferrate. Ora è evidente che se si facesse un semplice confronto dalle tasse stabilite nelle tariffe per ogni chilometro, non si verrebbe ad alcun risultato. Questo risultato, onde ottenerlo, è indispensabile cercarlo e nella quantità dei viaggiatori e delle merci che percorsero una strada analoga, e nel numero dei chilometri che hanno percorsi.

Su di ciò non mi tratterò, perchè sostanzialmente anche l'onorevole deputato Torelli entrò in questo sistema.

Non dovrò neppure trattenermi a dimostrare quale sia la media da prendersi per base onde valutare la spesa di trasporto pei viaggiatori sulla strada di cui parlo. A questo riguardo io mi trovo pure d'accordo coll'onorevole Torelli.

Egli ha stabilito cinque centesimi per ogni viaggiatore e per ogni chilometro. Questa media concorda coi risultamenti dei rendiconti delle nostre strade ferrate, le quali hanno dato nel 1850, compresi i bagagli, una media di centesimi 5 52, nel 1851 di centesimi 4 09 e nel 1852 di centesimi 5 05.

Cotesta media poi si può anche considerare equa riguardo a molte strade ferrate estere.

Per esempio, le medie sono riferite pei seguenti paesi dai signori Geigy e Ziegler così, cioè:

Da Zurigo a Baden . . . . .	Cent.	4	»
Nel ducato di Badena . . . . .	»	4	01
Nel Belgio . . . . .	»	4	04
In Alemagna . . . . .	»	5	03
Base del signor Stephenson per la Svizzera . . . . .	»	5	03
Base Geigy e Ziegler . . . . .	»	5	83

Io adotto quindi cinque centesimi per la media del prezzo per ogni chilometro e viaggiatore. Non posso però qui om-

mettere d'osservare che appunto per ciò è assai lontana dal vero la cifra stata addotta dal deputato Negretti in una sua relazione, il quale assumeva la tassa di seconda classe come base di stima, cioè 7 centesimi. È evidente che questa piccola differenza di centesimi, che a coloro i quali non conoscono la materia può sembrare una cosa inconcludente, produce però una grandissima diversità nel risultato, imperocchè, applicata ai 106 chilometri che vi sarebbero da Novara a Locarno, si avrebbero lire 2 12 di differenza sopra le 5 o 6 lire di spesa totale.

Applicando pertanto la media di cinque centesimi ai 106 chilometri che dividono Novara da Locarno passando per Orta, si avrebbe la spesa per ogni viaggiatore per tutta questa linea di 5 30. L'onorevole deputato Torelli stabilì una spesa di 5 40. La differenza di centesimi 10 proviene da ciò soltanto, che l'onorevole deputato Torelli stabilisce da Novara a Locarno 108 chilometri di distanza, ed io non posso stabilirne che 106. La ragione di ciò è che la distanza di 108 chilometri realmente esiste, misurando da Intra a Locarno la strada comune; ma essendo, a mio avviso, evidente che la strada ferrata non può seguire tutte le tortuosità ed erramenti della strada comune, credo di essere discretissimo se riduco quella distanza di soli due chilometri, computandola perciò di chilometri 106. Del resto la Camera vede che le differenze non sono di molto riguardo.

Voglia pertanto la Camera ritenere la cifra di lire 5 30 che costituisce la spesa di trasporto di un viaggiatore in media da Novara a Locarno per Orta ed Intra colla strada ferrata continua.

Passiamo ora alla stessa valutazione riguardo alla linea mista. Sulla linea mista, per quanto riguarda il tronco da Novara ad Arona, della lunghezza di 54 chilometri ed una frazione, e che deve conseguentemente computarsi per 55 (il che fece pure l'onorevole deputato Torelli), la spesa di trasporto sarà, secondo la base ora detta di cinque centesimi, di lire 1 75; e questa è pure la cifra accennata dall'onorevole deputato Torelli.

Passo ora a stabilire la spesa di trasporto dei viaggiatori sulla linea del lago.

Io credo che la spesa da Arona a Locarno si debba stabilire nelle seguenti cifre che ora giustificherò, cioè:

Da Arona a Locarno . . . . .	L.	2	90
Imbarco e sbarco . . . . .	»	»	17
Carico e scarico dei bagagli in Arona ed in Locarno . . . . .	»	»	80
<b>Totale da Arona a Locarno</b>	<b>L.</b>	<b>3</b>	<b>87</b>

L'onorevole deputato Torelli stabilì solo la cifra di lire 3; quindi vi sarebbe la differenza di 87 centesimi. Questa differenza viene da che io computo una spesa di 80 centesimi per carico e scarico dei bagagli, ciò di che l'onorevole deputato Torelli non avrebbe tenuto conto. Ora mi pare evidente che il carico e lo scarico debba essere computato, sebbene si tratti di quei bagagli che non sono sulla strada ferrata consegnati alla direzione delle strade ferrate, poichè, allorchè il viaggiatore discenderà dalla stazione della strada ferrata, dovrà necessariamente farsi portare quegli oggetti che avesse con sé nei vagoni, quand'anche per questi non abbia pagato il porto sulla strada ferrata. Per questa ragione io sono d'avviso che, sebbene pochissimi siano i viaggiatori che sogliono consegnare del bagaglio alle strade ferrate, pure una spesa modica per ognuno in media si debbe computare per lo scarico e pel carico dalla strada ferrata sui piroscafi, e vice-versa.

Credo con ciò di avere giustificata la piccola differenza di centesimi 87 tra il mio computo e quello dell'onorevole Torelli. Ora, riunendo la cifra di lire 1 75, che è la spesa da Novara ad Arona, e la cifra di lire 3 87, che sarebbe la spesa da Arona a Locarno pel lago, si avrebbe la spesa totale per ogni viaggiatore, sopra tutta questa linea, in media di lire 5 62.

Ora ho dimostrato di sopra che sulla linea d'Orta vi era la spesa di lire 5 50, ond'è che vi sarebbe a vantaggio della linea d'Orta (secondo il mio computo, che credo pienamente giustificato), vi sarebbe, dico, il vantaggio di centesimi 32 per ogni viaggiatore; l'onorevole Torelli ottiene invece una differenza per ogni viaggiatore di 65 centesimi, ma ciò proviene evidentemente da che egli computa, come già diceva, sulla strada d'Orta 2 chilometri di più, e per l'altra parte non computa sulla strada d'Arona la spesa pel carico e scarico dei bagagli, che io invece porto a calcolo. Da ciò segue che, nel mentre trovo in favore della linea d'Orta centesimi 32, egli trova invece contro la medesima centesimi 65. La Camera, esaminando le ragioni ed i fatti, giudicherà quale dei due calcoli debba prevalere.

Concludo pertanto che, se si esamina la questione della spesa di trasporto, rispetto ai viaggiatori, la linea d'Orta ha un vantaggio, il quale, se non è ragguardevolissimo, è però di qualche rilievo.

Verrò, o signori, a parlare delle merci, ma, se la Camera me lo permette, prenderò prima un po' di riposo.

*Voci. Sì! sì!*

**CADORNA.** Come dissi, debbo ora stabilire i prezzi rispettivi sulle due linee poste in confronto per riguardo alle merci. L'onorevole deputato Torelli prima di entrare in questa questione fece una osservazione preliminare, la quale, in massima, io credo giusta. Egli ha osservato che per istabilire il prezzo medio per ogni chilometro del trasporto delle merci bisogna prendere per norma esempi tratti da strade ferrate che si trovino in analoghe circostanze. Applicando quest'osservazione al presente caso egli faceva osservare che, trattandosi di una linea la quale dovrà in gran parte servire ad un trasporto e commercio internazionale, male si prenderebbe per confronto una linea che non servisse che al commercio interno.

Io ammetto di buon grado che non si potrebbero in questo caso prendere per norma le linee da Parigi a Versailles, nè quella da Torino a Moncalieri, ma, se è vero questo principio, parmi di non andare errato affermando che l'onorevole deputato Torelli non l'ha esattamente applicato. Egli prese per norma una sola linea per istabilire la media; scelse poi una linea francese, cioè quella del nord, onde fissare la media dei trasporti; inoltre non prese la media dei trasporti di queste strade. Spiegherò questo appunto che io faccio al suo sistema.

Egli prese una sola strada, quella del nord: ora ognuno vede che, quando si tratta di stabilire una media è impossibile partire da un solo fatto.

Egli prese una strada francese; ma è noto che il paese in cui le tariffe delle strade ferrate sono forse più elevate per le merci è appunto la Francia. Questa base da lui scelta per stabilire la media mi pare quindi troppo vantaggiosa al suo sistema, imperocchè essa tende ad alzare senza giusto motivo la media e quindi a danneggiare il sistema della comunicazione continua per strada ferrata colla Svizzera.

Inoltre l'onorevole Torelli non prese la media di tutte le merci su quella strada, ma scelse alcune merci che a lui parvero essere quelle che probabilmente dovranno in maggior copia essere trasportate sulla strada di cui ora si ragiona e

sulla base del loro prezzo di tariffa pel trasporto procedette a stabilire la sua media. Questo modo non è accettabile, poichè, se questa strada deve in gran parte servire al transito, non è però escluso che debba anche servire alle comunicazioni interne; ond'è che il solo mezzo di prendere una media si è di scegliere delle linee che si trovino in circostanze analoghe a questa, cioè che comunichino da una parte col mare ed all'estero.

Inoltre, anche secondo il sistema di scegliere soltanto due o tre classi di merci, sarebbe stato mestieri l'accertare le quantità trasportate per caduna delle dette classi, ed i chilometri percorsi in massa, e stabilire la media sopra questi elementi, e non già, come fece l'onorevole Torelli, scegliere, senza queste norme, una delle dette classi per base del computo e come media già stabilita.

Per altra parte poi parmi che, quando il sistema dell'onorevole Torelli di scegliere soltanto alcune merci fosse stato accettabile, diveniva necessario l'applicarlo anche alla navigazione. Ma, se ciò si dovesse fare, io credo che si potrebbe dimostrare che la media dei trasporti delle merci che si trasporterebbero, secondo l'onorevole Torelli, sopra questa linea, sarebbe più elevata non solo delle lire 4 80 che egli metteva per base per il tragitto da Arona a Locarno, ma ancora delle lire 6 che egli disse essere la media dei prezzi di trasporto del lago Maggiore.

A questo riguardo accennerò solo che la tariffa austriaca per le sete è di 10 lire austriache per ogni tonnellata e per tutti i generi coloniali e per tutte le merci comprese in casse, in botti ed in involti, di lire 7. Parimente la nostra tariffa porta lire 7 50 per le sete e lire 6 50 per tutte le altre merci in casse, involti o barili, le quali costituiscono appunto la quasi totalità del transito.

Inoltre io non so se la fonte a cui attinse l'onorevole Torelli, per conoscere le tariffe francesi ch'egli accennava siano recenti. Faccio questa osservazione perchè è un fatto incontestabile che, principalmente negli ultimi anni, le tariffe delle strade ferrate si sono sempre andate ribassando in Inghilterra, nella Germania, in Francia, e le mie indagini sopra gli stessi soggetti e sulle tariffe francesi recentissime mi danno dei risultamenti affatto diversi da quelli enunciati dall'onorevole preopinante, siccome dirò fra poco.

A quelli sino qui adottati debbo aggiungere un altro appunto.

L'onorevole deputato Torelli scelse alcune merci ch'egli riputò essere quelle che passeranno per transito in maggior copia sulla linea ferrata di cui parliamo, ma non scelse poi le tariffe speciali di transito che sono per esse stabilite.

Ora è cosa certa che in alcuni paesi sono in vigore delle tariffe speciali pel transito, le quali sono inferiori alle tariffe fissate per le comunicazioni interne, e ciò appunto per poter sostenere la concorrenza delle strade ferrate.

Io citerò, o signori, se me lo permettete, alcune cifre, tenendo vari sistemi. Comincerò dall'indicare parecchie strade analoghe a quella di cui ora ragioniamo; indicherò le tariffe di vari paesi; additerò la media in vari Stati, e finalmente la media generale delle principali strade di Europa, desumendo tali cifre da fonti su cui spero non potrà cadere contestazione, perchè sono quasi tutte quelle stesse a cui ha attinto l'onorevole deputato Torelli.

Nell'Inghilterra sino dal 1846 avevansi per ogni tonnellata e chilometro queste medie sulle seguenti strade, cioè:

Da Londra a Birmingham . . . . .	Cent. 10 »
» Grand Junction . . . . .	» 10 »
» Great Western . . . . .	» 15 »
» Yorch et North Midlant . . . . .	» 8 4



Vede la Camera che queste cifre sono assai inferiori di quella di centesimi 16 che fu adottata dall'onorevole deputato Torelli.

Anche in Francia, secondo che attingesi dal Teisserenc, si aveva sino dal 1846 una media su tutte le strade ferrate tra i 9 e gli 11 centesimi, una sola categoria ascendendo a centesimi 15, e solo per le comunicazioni interne.

Noti la Camera che ciò avveniva sino dal 1846, dopo il qual tempo sono succeduti dei nuovi abbassamenti di tariffe. Diffatti la linea del nord, citata dall'onorevole deputato Torelli, e sulla quale egli scegliendo alcune categorie avrebbe stabilito una media di centesimi 16 nel 1851 pel trasporto delle varie merci, non dava che una media di centesimi 9 e 6, il che risulta dall'Annuario ufficiale *Chaix* delle strade ferrate.

Ma si dirà che l'onorevole deputato Torelli non ha cercato la media dei prezzi di trasporto delle merci e che si appoggiò ai prezzi di alcune categorie di alcune tariffe, prendendo per norma quelle merci che probabilmente passeranno sopra la

strada da Genova alla Svizzera. Ebbene, io seguirò l'onorevole preopinante anche su questo terreno, sebbene, come dissi, non mi paia ben scelto, ed anzi prendendo quella stessa linea francese che egli ha eletto. L'esame delle recenti tariffe di questa linea mi ha vieppiù confermato nell'opinione che egli abbia attinto ad una fonte che rimonta ad una data poco recente. Io prenderò le mie cifre dal *Livret-Chaix*, che è la guida ufficiale per le strade ferrate francesi, e le desumerò da quella che fu pubblicata in Parigi nel mese d'aprile che or ora si è compiuto. Le linee del nord che prendo ad esaminare sono le seguenti, cioè: da Parigi a Boulogne, da Parigi a Dunkerque, da Parigi a Calais, da Parigi a Valenciennes. Da ciò scorge la Camera che coteste linee hanno una perfetta analogia con quella di cui ragioniamo, poichè le tre prime vanno dal cuore della Francia a tre porti di mare sulla Manica, e l'ultima va da Parigi al Belgio, e tutte sono di considerevole lunghezza.

Ecco, o signori, il risultato del mio esame:

Linea	Distanza chilometri	Classe	Prezzo per la linea	Tariffa per tonnellata e chilometro
Da Parigi a Boulogne . . . . .	269 » »	1 <sup>a</sup>	L. 40 »	Cent. 14 8
		2 <sup>a</sup>	» 31 50	» 11 6
		3 <sup>a</sup>	» 20 50	» 07 6
Da Parigi a Dunkerque . . . . .	355 » »	1 <sup>a</sup>	L. 40 »	Cent. 11 2
		2 <sup>a</sup>	» 33 »	» 09 3
		3 <sup>a</sup>	» 26 50	» 07 4
Da Parigi a Calais . . . . .	377 » »	1 <sup>a</sup>	L. 58 »	Cent. 15 3
		2 <sup>a</sup>	» 47 50	» 11 5
		3 <sup>a</sup>	» 40 50	» 10 7
Da Parigi a Valenciennes . . . . .	275 » »	1 <sup>a</sup>	L. 40 »	Cent. 14 5
		2 <sup>a</sup>	» 33 »	» 11 »
		3 <sup>a</sup>	» 25 »	» 69 »

Ora, veda la Camera se queste cifre, le quali risultano dal *Livret officiel Chaix*, che io depositerò nella Segreteria della Camera, non provino evidentemente che, anche non prendendo individualmente ad esame le tariffe delle principali strade francesi, le quali hanno analogia con quella di cui ora ragioniamo, non si abbia l'evidentissima prova che la più elevata delle tariffe e delle classi di queste strade è notevolmente più bassa della stessa media adottata dall'onorevole deputato Torelli.

E questa differenza non è di poco conto, poichè, tranne la classe prima sulla linea di Calais, la quale è però anch'essa inferiore ai centesimi 16, tutte le altre, persino per la prima e più elevata classe, sono inferiori alla media dell'onorevole deputato Torelli di parecchi centesimi.

Tornando ora dall'esame di tariffe speciali all'esame delle medie dei prezzi di trasporto in alcuni paesi esteri, dico che nel Belgio avevasi sino dal 1846 la media di centesimi 8 e 5 e che nel Baden la media era di centesimi 6, 6, il che è pure attestato dai signori Geigy e Ziegler.

Addurrò ora la cifra più decisiva in questa questione, la media dei prezzi di trasporto sopra le principali strade d'Eu-

ropa, belgiche, francesi ed inglesi. Non parlo neppure delle germaniche, imperciocchè lo stesso onorevole deputato Torelli ha ammesso che sulle strade germaniche vi sono per la maggior parte delle tariffe molto basse. Ora questa media generale era sino dal 1846, epoca dopo la quale le tariffe furono molto ribassate, di centesimi 11 per ogni tonnellata e chilometro.

Vegga la Camera quanto importante sia questo risultato, imperocchè uopo è ritenere che dalla fissazione di quest'elemento di stima dipendono poi tutte le altre conseguenze e tutti i calcoli, i quali non sono altro che l'applicazione di esso alle varie lunghezze e misure. È però da avvertire che, oltrechè questa media sia già notevolmente più bassa di quella adottata dall'onorevole Torelli, ed oltrechè sarebbe ancora inferiore, ove si riferisse ad un'epoca più vicina, sulle principali strade estere, vi sono poi delle tariffe apposite per le merci di transito, le quali tariffe sono assai inferiori a quelle che sono stabilite per la comunicazione interna, e del trasporto all'estero delle stesse merci. Diffatti nel Belgio le merci di transito e di esportazione sono segnate a 6 centesimi per tonnellata; in Inghilterra da Streecton a Darlington il carbon

fossile non paga che centesimi 6; in Scozia da 6 ad 8 centesimi, sempre, ben inteso, pel transito e per l'esportazione.

Ora è evidente che, allorchando si tratta di conoscere il prezzo di trasporto delle merci di transito, non basta neppure il fare come io ho fatto, cioè il prendere la media sopra le tariffe ordinarie (sebbene anche questa ora risulti già di molto inferiore alla cifra adottata come termine medio dall'onorevole deputato Torelli), ma che bisogna inoltre ricorrere alle tariffe speciali, appunto per quella ragione per la quale l'onorevole preopinante credeva di dover scegliere questa merce ed applicare la tariffa che per essa era stabilita. Ora dunque si scorge che, se si adottasse questo sistema, dovrebbe scendere la media assai più basso, cioè alla metà circa dei centesimi 15 adottati dal deputato Torelli.

Perdoni la Camera s'io debbo intrattenerla sulla questione della media, ma essa ritiene che la questione è tutta in queste piccole differenze, poichè tutto il resto non è che applicazione. Se voi adottate 16 centesimi, per esempio, invece di 11, avrete anche sopra una breve linea tre o quattro lire di differenza, e precisamente quella differenza che è invocata per dimostrare la maggior convenienza di una linea a preferenza di un'altra.

È quindi della massima importanza ed anzi principalissima lo stabilir bene quale sia la media da adottarsi pei calcoli, poichè questa media è la base e l'origine di tutte le conclusioni che se ne possono trarre.

Ora io dico che, se noi esaminiamo la media dei prezzi di trasporto sulla nostra strada ferrata da Torino verso Genova, abbiamo pure una cifra inferiore a quella adottata dall'onorevole deputato Torelli. Diffatti egli stesso ammise, come è di fatto, che questa media è di 14 centesimi. Egli però affermò che questa media era bassa, e sostenne, per provare il suo assunto, che la nostra tariffa era pure bassa in confronto delle tariffe delle varie principali strade europee. Io comincerò dal notare che v'ha invece ogni presunzione che questa media sia alta al presente più di quello lo sarà in avvenire anche colla stessa tariffa.

Diffatti niuno ignora che, allorchando una linea è breve, ne viene di necessaria conseguenza che la media si alzi notevolmente, ripartendosi sopra un breve tratto i diritti fissi e tutte quelle spese che non variano in ragione della lunghezza della linea. Nel caso opposto, per le ragioni stesse, opposta conseguenza. Ond'è che sulle lunghe linee le medie presentano sempre uno straordinario abbassamento.

Adunque è evidente che la linea di Genova, trovandosi ora troncata a mezza via, debba dare una media per le merci più alta di quella che darà in avvenire.

Ma non posso inoltre ammettere che la nostra tariffa sia così bassa come si è dall'onorevole Torelli allegato, anzi mi credo in grado di potere allegare e sostenere al contrario.

Se noi esaminiamo le tariffe inglesi noi troviamo che quasi tutte, rispetto alle merci, sono bassissime. Ciò proviene da che da molti anni in Inghilterra è stato adottato quasi su tutte le linee il principio che è meglio prendere poco da molti, che molto da pochi, sistema il quale fu proficuo a tutte le compagnie, imperocchè in alcuni luoghi un abbassamento di un terzo o di una metà delle tariffe ha prodotto un raddoppiamento di rendita netta.

Se confrontiamo, per esempio, una strada inglese indicata dal signor Teisserenc alla pagina 657, la quale comprende un'estensione di 600 chilometri ed esaminiamo il *maximum* della tariffa alla medesima accordata dalla legge, troviamo che fra questa tariffa e la nostra vi ha un'enorme discrepanza. Io sceglierò appunto quelle merci che furono in ispe-

cie prese in considerazione dall'onorevole deputato Torelli, per non iscostarmi dal calcolo sul quale egli ha basato il suo ragionamento. Indicherò le cifre della tariffa inglese per una linea non minore di 80 chilometri.

Eccone, o signori, i risultati:

Merci	Tariffe	
	Sarda	Inglese
Ferro brutto ed in sbarre . .	Cent. 12 5	Cent. 6 12
Materiali e minerali . . . .	» 12 5	» 6 88
Ferro lavorato e latta . . . .	» 12 »	» 9 18
Zucchero e coloniali . . . . .	» 18 »	» 12 24
Grani, farine . . . . .	» 12 »	» 12 24
Cotone, lane grezze e lavorate	» 18 »	» 15 30

Notate poi, o signori, che le ultime quattro categorie ora indicate sono molto soggette nella nostra tariffa ad un diritto fisso di lire 2. Abbiamo quindi da questo confronto una differenza del doppio o del terzo.

Questo risultato è di molta importanza, imperocchè riguarda un esercizio sopra 600 chilometri di strada, ed esso impedisce che si possa affermare con ragione che la nostra tariffa sia più bassa di quella inglese.

Io non vi parlerò della tariffa francese. Le quattro linee del nord delle quali ho ragionato poco fa, danno evidentemente la stessa prova. Ora, anche queste quattro linee comprendono un esercizio di chilometri 1276. Dunque neppure a petto delle tariffe francesi la nostra tariffa può dirsi moderata.

L'onorevole Torelli poi ha ammesso che in Germania vi sono delle tariffe assai basse, ma disse che la ragione di ciò è che il costo delle strade ferrate è stato assai modico quasi ovunque. Ma, signori, se noi dovessimo stabilire la nostra tariffa per la strada di Genova in relazione ai capitali che lo Stato ha speso per questa strada, io domando se ci dovremo fermare a 16 centesimi. Aggiungerò che, allorchando uno Stato fissa la tariffa sulle sue strade ferrate che sono destinate a servire anche le estere provenienze, il costo della strada non può essere elemento guari influente sulle tariffe, poichè la misura delle medesime è limitata dalle strade ferrate estere che le fanno concorrenza e dalle loro tariffe.

Con ciò parmi dimostrato che la media dei trasporti delle merci sulla strada ferrata da Torino verso Genova debba ritenersi alta non solo, perchè ciò è necessaria conseguenza debba essere questa linea breve ed interrotta, ma anche perchè la tariffa è più elevata di quelle attuali sulle principali strade estere.

Eppure, o signori, la media dei trasporti su questa strada non ascende che a centesimi 14, cioè è inferiore di due centesimi alla media adottata dall'onorevole deputato Torelli.

Dico adunque che sulle principali strade d'Europa la media dei trasporti delle merci era di 11 centesimi fino dal 1846, che la tariffa in Inghilterra, in Francia, nel Belgio e nella Germania, sulle principali strade sono ora inferiori a questa cifra, che la nostra media è di 14 centesimi, ma che essa è alta.

Vegga adunque la Camera se sia possibile l'adottare od il

TORNATA DEL 2 MAGGIO 1853

sistema del Ministero, il quale nella sua relazione mette per base una media di 15 centesimi, o la cifra dell'onorevole Torelli, che stabilisce 16 centesimi, ovvero infine la media veramente straordinaria e singolare del signor ispettore Negretti, il quale ha indicato nientemeno che una media di 18 centesimi per chilometro e tonnellata.

Certamente se si adottano queste cifre si verrà ai risultati che l'onorevole deputato Torelli ed il signor ministro hanno mestieri di ottenere.

Io credo che, a petto delle date dimostrazioni, a fronte dei fatti provati, e che tengo siccome incontestabili, si possa colla maggiore discretezza e ragionevolezza stabilire questa media a 15 centesimi. Non discenderò agli 11 centesimi, che pure era la media su tutte le strade di Europa fino dal 1846; non discenderò alle altre medie che sono ancora inferiori, ed io credo che in tal modo mi pongo sopra un terreno inattaccabile.

Ora, se si fa l'applicazione di questa media alla linea di Orta, la quale, come ho stabilito, è di 106 chilometri, si avrà una spesa di 15,78 per ogni tonnellata. Invece l'onorevole Torelli, applicando la sua media di 16 centesimi ai 108 chilo-

metri, ebbe una spesa di 17,20. Ciò è naturale, perchè egli ha calcolato 5 centesimi di più per chilometro e per tonnellata, ed inoltre ha calcolato due chilometri di più nella lunghezza della linea.

Da ciò scorge la Camera che la questione è decisa dalla dimostrazione e dalla giustificazione della cifra che si prende per base della media.

Stabilita la spesa di trasporto di una tonnellata di merce sulla linea ferrata continua da Novara a Locarno per Orta, passo a fissare l'altro termine del confronto, cioè la spesa per lo stesso fine necessaria sulla linea mista da Novara a Locarno per Intra.

*Voci.* A domani! a domani!

**CADORNA.** Proseguirò domani il mio discorso.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

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

TORNATA DEL 3 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DELL'AVVOCATO GASPARE BENSO VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Convalidamento dell'elezione del collegio di Pont-Beauvoisin — Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di un tronco di strada ferrata da Novara al lago Maggiore — Dichiarazioni del deputato Cadorna — Opinioni del deputato Iosti in favore del progetto ministeriale — Discorsi dei deputati Pernati e Fara-Forni, in appoggio della proposta della Commissione — Mozione del deputato Bianchetti per la stampa di un articolo di legge, relativo al progetto, e risposte dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Presentazione di un progetto di legge del ministro degli affari esteri per una convenzione telegrafica colla Francia — Relazione sul progetto di legge intorno ad un credito di lire 400,000 per mutui ai cittadini sardi colpiti di sequestro dal Governo austriaco.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 3/4 pomeridiane.

**AIRENTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

5154. 229 proprietari ed abitanti nel borgo Dora, enumerate le principali cause per cui il commercio di quell'abitato andò da vari anni a questa parte sempre decrescendo, invocano l'appoggio della Camera, affinchè la località destinata a servir di scalo per la ferrovia di Novara sia prescelta in quelle vicinanze onde torni di vantaggio a quella popolazione.

5155. Peracca Giacomo, negoziante e raffinatore di zolfo in Torino, chiede che il dazio sullo zolfo sia aumentato di 6 lire al quintale.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE.** Il cavaliere Secondo Berruti, professore di fisiologia presso la reale Università di Torino, a nome anche del suo collega il professore Carlo Demaria, fa omaggio alla Camera di tre copie d'un loro scritto *sul modo da preferirsi nell'applicazione della pena di morte.*

Questi esemplari saranno depositati agli archivi ed alla biblioteca.

**QUAGLIA.** È stato testè letto il sunto della petizione 5154 firmata da 19 individui.

Siccome questa petizione ha lo stesso scopo di un'altra stata presentata nella settimana, e dichiarata d'urgenza ad istanza del deputato Mellana, ed inviata alla Commissione perchè ne riferisca tosto dopo la discussione del progetto attualmente in corso, prego la Camera di volere anche fare lo stesso per la medesima.

(La Camera approva.)