

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

CCXXXII.

2ª TORNATA DELL' 11 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *La petizione n° 2186 è dichiarata di urgenza. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Borelli Bartolomeo continua il suo discorso ieri interrotto, in favore della linea Ceva-Ormea-Oneglia-Porto Maurizio — Il deputato Biancheri parla in favore della linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda — La chiusura della discussione sulla linea n° 4 della tabella B è approvata — Il deputato Celesia parla per un fatto personale — Considerazioni del Presidente del Consiglio in favore dell'approvazione della linea sopra indicata — Brevi dichiarazioni del relatore della Commissione, deputato Grimaldi — Il deputato Borelli B. ritira un emendamento presentato da lui e da altri alla linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda; la quale linea, come è proposta dal Ministero e dalla Commissione, è dalla Camera approvata — Sulla linea succursale alla ferrovia dei Giovi parla il deputato Sanguinetti A., per combattere un progetto riguardante tale linea, presentato dall'ingegnere Navone — Il deputato Molino dimostra la necessità che si costruisca nel più breve tempo possibile una linea succursale alla ferrovia dei Giovi, perchè il commercio per Genova non ne abbia ad aver danni per la insufficienza delle linee attuali che la mettono in comunicazione con il Piemonte — Il deputato Calciati si associa alle considerazioni del deputato Sanguinetti A. — Il relatore della Commissione esprime brevemente il parere della Commissione sugli emendamenti e sulle proposte presentate dai precedenti oratori — La linea succursale alla ferrovia dei Giovi, come è proposta dal Ministero e dalla Commissione, è approvata in 2ª categoria — Senza discussione è pure approvata in 2ª categoria la linea n° 11, Avezzano al tronco Ceprano-Rocca-secca; e sono pure approvate le linee seguenti: n° 12, Campobasso-Termoli; n° 13, Benevento-Avellino; n° 14, Cosenza a Nocera Tirrena; n° 15, dalla marina di Catanzaro allo stretto di Veraldi per Catanzaro — Sulla linea n° 16, Taranto-Brindisi, fa alcune raccomandazioni il deputato Carbonelli, il quale rinunzia allo svolgimento di una interrogazione da lui precedentemente presentata, e riguardante tale linea — Breve risposta del ministro dei lavori pubblici — Anche la linea Taranto-Brindisi, come è proposta dal Ministero e dalla Commissione, è dalla Camera approvata — Si approva infine anche la linea n° 18, Siracusa-Licata.*

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Di Carpegna legge il processo verbale della precedente tornata pomeridiana, il quale è approvato; quindi il seguente sunto di petizioni:

2185. 500 cittadini elettori politici di Valsesia chiedono che non sia dalla Camera accolta la proposta contenuta nel progetto di riforma elettorale relativa allo scrutinio di lista, e nel caso che questa venisse adottata, fanno istanza perchè quel circondario non sia unito con quello di Biella.

2186. Le Giunte municipali di Montagnana Urbana, San Fidenzio Merlara, Casale di Leodosia, Megliadino, San Vitale e Santa Margherita d'Adige

domandano che nel progetto per la riforma del dazio di consumo la tassa di macellazione dei maiali per uso particolare sia pei comuni aperti mantenuta quale è stabilita dall'articolo 13 della legge 11 agosto 1870, n° 5784, allegato L, cioè in lire 2, qualunque ne sia il peso.

ATTI DIVERSI.

CHINAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Chinaglia ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

CHINAGLIA. Prego la Camera di voler accordare la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

urgenza alla petizione 2186 con cui il municipio di Montagnana ed altri sei comuni appartenenti a quel distretto, chiedono che nulla sia innovato delle disposizioni attuali riguardanti la tassa di macellazione dei suini. Prego altresì che questa petizione sia rimessa alla Commissione parlamentare incaricata dell'esame del nuovo disegno di legge per la riforma del dazio-consumo.

PRESIDENTE. L'onorevole Chinaglia domanda piaccia alla Camera dichiarare di urgenza la petizione 2186.

(L'urgenza è accordata.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

Li prego di prendere i loro posti.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

L'onorevole Borelli Bartolomeo ha facoltà di proseguire il suo discorso incominciato ieri.

BORELLI BARTOLOMEO. Onorevoli signori, nel riprendere oggi il discorso che dovetti interrompere ieri, sento anzitutto il dovere di ringraziarvi per la benevolenza colla quale vi siete degnati di ascoltarvi, e di chiedervi scusa per aver posta a sì dura prova la vostra pazienza. Onde dimostrarvi quanto la mia gratitudine sia sincera, procurerò oggi di parlare il più brevemente che mi sia possibile. E prima d'entrare in materia, o signori, io mi credo in dovere di fare alla Camera una franca dichiarazione.

Voi avrete certamente notato come nel discorso di ieri...

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

BORELLI BARTOLOMEO... io abbia parlato assai succintamente, quasi un poco alla sfuggita, del progetto di strada ferrata studiato dall'ingegnere De Vautheleret per la valle della Roia. Non mi intrattenni più che tanto sopra di questo, mentre invece trattai in disteso, forse troppo, del progetto di ferrovia che si compendierebbe nello scritto dell'ingegnere De Vautheleret, al quale ieri mi sono riferito.

Tale condotta, onorevoli colleghi, mi era suggerita da buone ragioni. Or sono pochissimi giorni io era alquanto perplesso circa il progetto sul quale Ministero e Commissione si fonderebbero per sostenere l'iscrizione nella categoria *B* della linea Cuneo-Ventimiglia. Prima di prendere la parola era mio debito di accertare a quale di questi progetti veramente Ministero e Commissione si riferissero, e mi feci quindi carico di interpellare l'onorevole relatore della Commissione, il quale esplicitamente mi ha dichiarato che nella mente della Commissione il progetto ad eseguirsi era quello che

portava la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia tutta sul territorio italiano.

Io spero che l'onorevole Grimaldi e l'onorevole Barattieri, il quale ha assistito alla conversazione che ebbi coll'onorevole Grimaldi, non mi smentiranno.

Ora, all'ultimo momento, mi vien detto che invece non si tratterebbe più del progetto della valle di Nervia, e che il progetto che Governo e Commissione vogliono eseguito, sarebbe quello per la valle della Roia.

Comprenderete, o signori, che pel rispetto che debbo alla maestà di questa Assemblea, per quello che devo a me stesso, non poteva assolutamente astenermi dal portare a vostra conoscenza tali circostanze, perchè veramente farei la più trista delle figure se fossi venuto ieri a intrattenervi due lunghe ore per combattere, novello Don Chisciotte, un molino a vento. Ora io potrei con molta facilità ricominciare l'esame... (*Interruzioni a sinistra*)

Voci. No! no!

BORELLI BARTOLOMEO. Non abbiano timore, non lo farò. Potrei, dico, ricominciare il confronto coll'altra linea, perchè prevedendo la discussione, mi era preparato i necessari documenti, ma mi guarderò bene, onorevoli colleghi, di farvi subire un'altra volta questo supplizio. Sorvolerò anzi su molte e molte considerazioni, perchè non vorrei fare cosa inopportuna.

Signori, io prevedo che una delle obiezioni la quale mi potrebbe esser fatta dai fautori della linea Cuneo-Ventimiglia sarebbe questa, che non si dovesse guardare più che tanto alle distanze virtuali, ma piuttosto al tempo necessario per percorrere la linea. Da taluni mi venne detto, a mo' di esempio, che la linea Cuneo-Ventimiglia presenterebbe un vantaggio in confronto della Ceva-Oneglia di 3 ore sul percorso da Torino a Ventimiglia. Ora, onorevoli colleghi, la soluzione di questa questione è di una facilità straordinaria, veramente elementare. Finchè si tratta di ricavare delle distanze virtuali riferite alle spese di esercizio ci possono essere dei dubbi, delle discrepanze, giacchè si tratta di mettere in equazione fattori talora incerti, e che possono variare a seconda che si ha riferenza alle spese di esercizio piuttosto di una linea che di un'altra. Ma quando si tratta di apprezzare le distanze virtuali relative allo sforzo di trazione, i dubbi allora assolutamente non esistono più, è una questione quasi di puro tecnicismo che si risolve colla massima facilità. Tutti sanno che la base, adottata dai tecnici, in poche parole è questa: che per elevare un convoglio a 5 metri di altezza ci

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

vuole la stessa forza che per trascinarlo su 1000 metri di orizzontale.

Ora, su queste basi che sono quelle generalmente accettate, e che pure erano state adottate in quella bellissima relazione che scrisse l'onorevole Sella come segretario della Commissione la quale nel 1858 studiò la questione dei valichi appenninici; su queste basi risulta che la distanza addizionale, in ordine allo sforzo di trazione, sulla linea Cuneo-Ventimiglia (mi riferisco sempre al progetto per val di Nervia senza citarne altri, per seguire lo stesso ordine di idee), sarebbe di 155 chilometri. La stessa distanza addizionale sulla linea Ceva-Oneglia sarebbe di 75 chilometri.

Ciò posto, si arriva alla conclusione che la distanza tra Torino-Cuneo-Ventimiglia ridotta all'orizzontale è di 334 chilometri. La distanza tra Torino, Ceva, Oneglia e Ventimiglia ridotta all'orizzontale è di 281 chilometri; differenza a favore della Ceva-Oneglia 53 chilometri.

Io voglio dirvi le cose schiettamente e noterò che nel fare lo studio di questa distanza virtuale non ho tenuto conto della distanza virtuale addizionale, che si dovrebbe calcolare pel tratto da Torino a Cuneo come da Torino a Ceva, perchè i due tratti si trovano in condizioni quasi eguali e lo si capisce facilmente, giacchè Cuneo sta a 501 metri sul livello del mare e Ceva, se non erro, a 386 50.

Vi sarebbe una piccola differenza a favore di Ceva, ma siccome bisogna tener conto della circostanza che presso Bra v'è una contro-pendenza che deve avere 50 o 60 metri d'altezza, le parti si equilibrano fra Ceva e Cuneo, quindi non si tratta che di mettere in confronto le due linee Ceva-Oneglia e Cuneo-Ventimiglia.

Come vedete, la differenza a favore di Oneglia è di chilometri 53, ed a meno che mi si dimostri che si giunge più presto a destino per le vie lunghe che per le corte, io non mi saprei persuadere che si possano ottenere 3 ore di economia sulla linea Cuneo-Ventimiglia. Io mi era anzi divertito a studiare un orario applicabile alle due linee, ma non credo utile presentarvene i risultati, giacchè sarebbero privi di qualsiasi autorità. Sembrami però dimostrato, che in fatto di tempo, non v'è certamente da guadagnare, ma anzi vi sarà da perdere. Naturalmente, nel fare i calcoli di cui ho parlato or ora mi riferisco quale obiettivo sempre a Ventimiglia, poichè considero la cosa soltanto dal punto di vista delle relazioni internazionali, e trascurò, anche con danno della tesi che sostengo San Remo e Porto Maurizio, che pur sono centri importanti, ed ai quali bisognerebbe aver riguardo.

Preverrò ora un'altra obiezione, che certamente

mi verrà fatta. Si dirà: La distanza virtuale è affare di teoria, nelle tariffe non si tien conto delle distanze virtuali. In verità che, dopo le discussioni fatte alla Camera negli scorsi giorni, in cui ci siamo sentiti risuonare gli orecchi, per giornate intere, di distanze virtuali, ed abbiamo sentito parlarne anche molto e bene l'onorevole relatore, il mio amico personale Grimaldi, il quale si valse precipuamente di queste distanze virtuali per sostenere la scelta fatta della Parma-Spezia, a preferenza della Reggio-Lucca o Modena-Lucca, pare a me che non potrebbe mai mettersi in dubbio il conto che va fatto di tali distanze. Si dice però da taluno: il Governo in queste questioni non si deve lasciar guidare da quei bassi criteri di tornaconto ai quali si informerebbe uno speculatore o un banchiere. In tesi generale, io non sottoscriverei a questa teoria. Io ammetto benissimo che lo Stato deve prendere a norma di sua condotta concetti più larghi, più comprensivi, e in certi casi più che al vantaggio diretto possa guardare agli indiretti procurati alla nazione, ma in generale ritengo che il Governo ha stretto dovere di curare il proficuo impiego del denaro pubblico assai più che un privato non lo debba fare del proprio.

Ma nel caso concreto di cui ci occupiamo si può davvero ammettere che il Governo, il quale può conseguire l'identico scopo, lo può conseguire anzi meglio adottando la linea Ceva-Oneglia, spendendo la metà meno, debba dare la preferenza a quella che è d'assai più difficile, e mettersi nella necessità di spendere molto più, per ottenere vantaggi minori? A me pare che basti mettere la questione perchè sia risolta. Come in meccanica, così nel campo economico sarà sempre riteauto un errore lo impiego di una forza eccessiva e sproporzionata allo scopo che si vuol raggiungere. Un errore siffatto quando sia commesso dallo Stato assume il carattere di una colpa.

Quando si trattasse di superare una catena alpina che non si può girare, quando si trattasse di percorrere una linea sulla quale si può far concorrenza al commercio estero, allora è giusto si adottino i criteri larghi cui ho accennato, ma quando si tratta di dar la preferenza ad una linea la quale corre nello stesso territorio, la quale si può benissimo sostituire con un'altra, non so perchè non si dovrebbe tener conto di queste distanze virtuali. E tanto meno, se vi debbo dire la verità, mi pare che questa tesi potrebbe sostenere l'onorevole presidente del Consiglio, che, nel progetto di convenzione per le linee ferroviarie, accettava un principio affatto diverso, accettava il principio, cioè, che io vorrei fosse applicato.

Infatti alla pagina 65 di quel disegno di legge

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

sono stabilite precisamente le norme, fissati i coefficienti di cui si sarebbe dovuto aumentare le lunghezze delle linee a forte pendenza, per la applicazione delle tariffe. Ed io trovo, a mo' d'esempio, che per la pendenza che va dal 25 al 30 per mille abbiamo un aumento nientemeno che del 60 per cento nella lunghezza di cui si deve tener conto, per le distanze virtuali. E se lo stesso principio con il quale quei coefficienti sono calcolati si applica alle pendenze tra il 30 ed il 35 per mille, sapete o signori, a qual conseguenza arriviamo? A questa; che l'aumento dovrebbe essere del 74 per cento.

E noti il presidente del Consiglio che le società le quali allora trattarono con il Governo, credo ritenessero che di quelle linee private a forte pendenze non ne avrebbero dovute esercitare che poche o nessuna, imperocchè io sono fermamente persuaso che in caso contrario non avrebbero accettate le condizioni fatte loro, come quelle che sarebbero troppo onerose per le società. E la dimostrazione di quanto asserisco è facile assai.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. C'era un carrozzino.

BORELLI BARTOLOMEO. Quei coefficienti sono calcolati partendo dalla ipotesi che fatta astrazione dalla spesa della trazione, le spese d'esercizio siano eguali per le linee a forte pendenza come per le linee in piano.

Ma chi non sa, signori, che le spese d'esercizio di una linea sono formate essenzialmente da tre fattori cioè: trazione, manutenzione e traffico? Fattori che su per giù sono quasi eguali e che stanno a un dipresso nella proporzione di 1 trazione, 0,80 manutenzione, 1,20 traffico?

Ora nel disegno di legge sulle convenzioni si riteneva che le due lire le quali rappresentano la parte di spesa riflettente il traffico e la manutenzione fossero una costante invariabile tanto per le linee di grande pendenza che per le linee di pianura.

L'onorevole presidente del Consiglio par che faccia segni di diniego, ma io l'assicuro che è proprio così. E non ho che a leggere un brano per provarlo. « Ma la spesa di trazione sulle linee a piccolo traffico non rappresenta che il terzo della spesa totale; e perciò, se per i diversi limiti di pendenze sovra-indicati, le spese di trazione saranno fra loro nei rapporti 1, 1,541, 1,958, 2,355 e 2,791, qualora detti rapporti di spesa non si riferiscano più alla sola spesa di trazione, ma bensì alla spesa intera d'esercizio, si avrà: spese di trazione 1, 1,541, 1,958, 2,374, 2,791; altre spese eguali per tutte le linee 2, 2, 2 e sempre 2. » Ma, signori, sulle linee a grande pendenza sapete le spese di manutenzione in che proporzione sono? Talvolta possono perfino essere quadruple.

Il presidente del Consiglio non pare molto persuaso di ciò, ma io gli dirò che non è molto dacchè ho chiesto ragguagli in proposito a taluno che se ne intende assai, per sincerarmi della cosa. Non dico già che stieno sempre in tal proporzione, no per certo, ma sostengo che indubbiamente sono assai maggiori. E senza dir d'altro, l'onorevole presidente del Consiglio sa meglio di me che le rotaie d'acciaio le quali in pianura possono durare la vita di un uomo, sulle linee a forti pendenze e di un traffico alquanto considerevole, non possono durare che 6 o 7 anni: ogni anno si consuma un millimetro. Lo spessore utile è di 6 millimetri. Dunque non c'è da scartare.

E anche per le spese del traffico, una piccola variazione c'è, ed è facile capire che ci debba essere. Tutti i treni i quali percorrono le linee di forti pendenze sono treni corti. Per tutti i treni c'è il capotreno, non altrimenti che per i treni assai più forti. Tutti i treni deggiono essere montati da molti frenatori e la relativa spesa figura nella parte del traffico. Ma basta di ciò. Passiamo ad altro.

L'onorevole Giovanni Battista Borelli, ha parlato altra volta della importanza che la linea Ventimiglia avrebbe nei rapporti fra il mezzodi della Francia, Milano, e la Lombardia.

Su di ciò stimo mio dovere dire qualche parola per dare anche una spiegazione relativamente ad un piccolo diverbio, che però non lasciò alcuna animosità, seguito nella seduta di ieri tra me e l'onorevole Biancheri. Pareva all'onorevole Biancheri che a tal riguardo fosse tra noi una divergenza d'opinioni, che veramente non esiste. (*Movimenti dell'onorevole Biancheri*)

PRESIDENTE. L'onorevole Biancheri è iscritto dopo: egli dirà quello che crederà.

BORELLI BARTOLOMEO. Se feci il paragone tra le distanze che correrebbero da Ventimiglia a Milano, ad Alessandria, passando per Oneglia-Ceva anzichè per Cuneo, fui mosso soltanto dal desiderio di rispondere alla osservazione che aveva fatta l'onorevole Borelli Giambattista, perchè, del resto, sono il primo a riconoscere (ed ho qui i dati relativi) che, per andare da Ventimiglia, come da Oneglia, ad Alessandria ed a Milano conviene di più passare per Savona: la differenza a favore di questa linea è di 10 a 12 chilometri. Non era dunque nel senso che mi attribuiva l'onorevole Biancheri che io parlava.

È bensì vero che l'onorevole Borelli Giambattista osservava che la ferrovia di Savona è in pessime condizioni, e che « per la sua cattiva costruzione presentava continui guasti e per le forti pendenze, per la cattiva costruzione di molte parti e per altre ragioni è una ferrovia che non sarà destinata ad un

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

grande traffico commerciale. » Ma i guasti si riparano e la linea di Savona non è poi nelle tristi condizioni in cui l'ha dipinta l'onorevole Borelli Giambattista.

L'altezza che si dovrebbe superare sulla linea Cuneo-Ventimiglia non è forse tre volte tanto che sulla linea di Savona? E le pendenze non saranno anche molto maggiori? Non si può contestare l'utilità della linea Savona, pel traffico tra il mezzogiorno della Francia e le provincie italiane poste al di là d'Alessandria. E quando si può passare l'Appennino a 400 metri d'altezza, non lo si andrà a passare nè a 750, nè a mille e più metri d'elevazione.

Mi toccherebbe ora di dire qualche cosa intorno alla questione militare; ma siccome l'ufficio mio sarebbe di trattarla in via soggettiva ponendo in confronto linea con linea, non mi credo da tanto di far ciò. Nutro speranza che vorrà dirne qualche cosa alcuno degli onorevoli nostri colleghi molto competenti. La salto quindi a piè pari, tanto più che il tempo c'incalza.

Tra le obiezioni che ho sentito farsi riguardo al tracciato della linea Ceva-Oneglia, è quest'altra, cioè: che la linea sarebbe di troppo vicina a quella di Savona. È ciò vero? Giudicatene voi stessi. Le due linee farebbero capo a Ceva, ma l'una va quasi precisamente nella direzione di ovest-est, e l'altra in quella di nord-sud; divergono perciò quasi ad angolo retto l'una dall'altra, e non si può dire che vadano ad intersecare le linee littoranee a troppo piccola distanza l'una dall'altra, perchè da Genova a Savona c'è poco più di metà della distanza che ci sarebbe da Savona a Oneglia: perchè mentre da Savona a Genova intercede una distanza di 40 chilometri circa, non saprei ora dirlo con precisione, da Savona a Oneglia ce ne sono circa 70.

D'altronde l'obiettivo delle due linee di Savona ed Oneglia è affatto differente. Savona è il porto naturale dell'alto Piemonte. La linea che fa capo ad esso ha quindi per precipuo scopo di facilitare il commercio di importazione ed esportazione, che l'alto Piemonte fa per via di mare.

La Cuneo-Ventimiglia e la Ceva-Oneglia non potranno sottrarre a Savona questo commercio, poichè il medesimo preferirà sempre la via più breve. Da Savona a Ceva si contano 45 chilometri; da Oneglia a Ceva sarebbero 75. Questa linea ha un obiettivo affatto diverso, come dimostrai ieri; e senza ripetere quanto già ho detto, mi limiterò a ricordare che suo scopo sarebbe di servire al commercio tra la Francia e la provincia di Porto Maurizio con l'alto Piemonte.

Ora da questo lato nulla ha da temere Savona. Le merci provenienti direttamente dalla Francia si

dirigeranno bensì per la linea di Oneglia a Ceva, la quale presenta una minore lunghezza reale di 40 chilometri e una minore lunghezza virtuale di 27 o 28 chilometri; ma Savona non ne risentirà alcun danno, se pure non è vantaggio quello di veder transitare dei vagoni per la propria stazione.

La linea Ceva-Oneglia ridesterà per contro e riporterà alla sua sede naturale quel commercio, che innanzi si faceva attivissimo dalla provincia di Porto Maurizio col Piemonte per la strada nazionale da Oneglia a Ceva. Quella è la via che prendevano infatti, senza dire d'altro, gli olii che si producono nella provincia nostra e in fortissima quantità si smerciano in Piemonte. L'onorevole Depretis avrà senza fallo sentito molte volte parlare dell'importanza di tale commercio dai suoi antichi colleghi i deputati Bonavera e Riccardi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. La zona olearia.

BORELLI B. Arrivato a questo punto, o signori, non ho che a riassumermi, e concludo.

Ieri mi pare di avervi dimostrato che il tracciato Ceva-Oneglia soddisfarebbe certo allo scopo di carattere internazionale abbastanza bene, almeno per talune parti del Piemonte, quand'anche si avesse riguardo soltanto alle distanze reali, e che s'ottenne un reale vantaggio con detto tracciato ove si tenesse conto delle distanze virtuali; v'ho fatto rilevare che soltanto il circondario di Cuneo si sarebbe trovato all'infuori della zona d'efficienza di questa linea.

Credo anche di avervi provato che per il commercio locale la linea Ceva-Oneglia, come quella che avvicinerrebbe assai più al Piemonte i due centri più popolosi, più ricchi, più commerciali della provincia, cioè Porto Maurizio-Oneglia e San Remo, in special modo quando si computino, come è di dovere, le distanze virtuali, è anche di gran lunga preferibile.

Mi sembra inoltre che, se non ho dimostrato (perchè dati precisi non aveva, e quando non si hanno, è mio avviso, non convenga pretendere di dimostrare), ho esposto per lo meno delle ragioni tali che possono indurre la Camera a ritenere con fondamento, che la linea Ceva-Oneglia costerà molto meno della linea Cuneo-Ventimiglia.

Infine ho messo in sodo che la linea Ceva-Oneglia, la quale non comprenderà gallerie della lunghezza di quelle della linea Cuneo-Ventimiglia, si potrà fare in un periodo molto più breve.

Dopo tutto ciò io potrei proporvi senz'altro che venisse data la preferenza alla linea Ceva-Oneglia. Ma, signori, io credo che le questioni vanno studiate a fondo prima di risolverle. Posso credere che la linea Ceva-Oneglia sia preferibile; ma certa-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

mente non posso avere la pretesa di aver trasfuso in voi questa mia persuasione. D'altronde noi crediamo di avere per le mani una buona causa, e quando è così non si teme la luce. Si faccia pure la luce, diciamo noi: se la causa nostra è realmente buona, la verità si farà strada e ci sarà data ragione; se sarà provato invece che la linea di Ventimiglia è da preferirsi, lo riconosceremo primi e di buonissimo grado.

Noi vi proponiamo quindi di lasciare la questione impregiudicata; vi proponiamo che ne sia ritardata la soluzione sino a che il Governo non abbia fatto eseguire tutti gli studi e fatto procedere a tutte quelle indagini, che possono metterlo in condizione di preparare la soluzione del problema con piena conoscenza di causa. Qualora la nostra proposta fosse accettata, presenteremo alla approvazione vostra un ordine del giorno nel quale sia fissato il tempo entro il quale il Governo dovrebbe presentare le relative proposte alla Camera.

Io non ho perduta tutta la speranza che questo nostro emendamento possa essere accettato; non mi posso indurre a credere che si voglia così, sul tamburo, come suol dirsi, prendere un provvedimento che può compromettere gravissimi interessi. E tanto più, quando non vi è premura di sorta. Ma che, onorevoli colleghi, abbiamo forse il nemico alle porte? È davvero indispensabile decidere *ipso facto* se debba eseguirsi la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, o la Ceva-Oneglia? No, certamente. Noi abbiamo innanzi a noi un tempo che basta bene allo studio di cento linee ferroviarie.

Potrei citarvi in proposito ed in appoggio della tesi che sostengo molte delle cose che si sono dette e si sono deliberate in questa stessa discussione. Noi abbiamo veduto sostenersi delle lotte vivissime per la scelta di un tracciato piuttosto che d'un altro pei valichi appenninici, per la Faenza-Pontassieve, per la Firenze-Imola, per la Forlì-Arezzo, per la Lucca-Modena, per l'Aulla-Lucca e poscia per l'Eboli-Reggio. In tutte queste discussioni il Governo si è creduto nella necessità, e la Commissione si è stimata in dovere di appoggiare le proprie conclusioni sopra dati di fatto; ed il Governo dovette ordinare ispezioni sui luoghi di funzionari tecnici, per fare riconoscere lo stato delle cose. Perchè si vorrebbe ora cambiar metodo? Perchè si vorrebbe, nella questione delle linee Cuneo-Ventimiglia e Ceva-Oneglia, adottare un sistema diverso?

Ripeto che io stento a persuadermi che lo si voglia fare. Ma qualora le mie speranze andassero deluse, ebbene, o signori, io lo dico schiettamente, non invidierò la sorte dei viacitori. Ad essi la responsabilità delle conseguenze gravissime, che pos-

sono derivare dalla adozione di un provvedimento intempestivo. A me la più gradita delle soddisfazioni, quella di aver compiuto il dovere mio, facendo del mio meglio per indurvi a sospendere ogni deliberazione al riguardo.

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Ranco; ma essendo ammalato, egli perde il suo turno, e do facoltà di parlare all'onorevole Biancheri.

BIANCHERI. Signori, l'onorevole Borelli Bartolomeo poneva fine al suo splendido discorso assicurando la Camera che egli, nel prendere a dimostrare l'importanza d'una ferrovia da Ceva ad Oneglia, come nell'unirsi all'onorevole Celesia, ed all'onorevole Basteris per combattere la ferrovia progettata dal Ministero e accettata dalla Commissione, che dovrebbe congiungere Cuneo a Ventimiglia, aveva obbedito ad un sentimento di dovere.

Io non dubito punto di questa sua asserzione, ed aggiungo di tener pure per fermo che tanto l'onorevole Celesia, che l'onorevole Basteris, nell'essersi accinti a propugnare gagliardamente la stessa causa sostenuta dall'onorevole Borelli, si sono ispirati ad un uguale sentimento ed hanno stimato di compiere assieme a quest'ultimo un atto di doveroso ufficio, che io non posso non altamente rispettare.

Anzi sono lieto di riconoscere che trattandosi di una quistione assai ingrata e spinosa, la di cui discussione avrebbe potuto avere un'eco dolorosa in quelle popolazioni che ad essa si interessano, gli onorevoli miei contraddittori hanno saputo adoperare una temperanza ed una moderazione di linguaggio, degna dei vivi encomi e dei sinceri ringraziamenti che di tutto cuore io loro indirizzo.

Signori, nell'udire nella seduta di ieri l'onorevole Basteris, così valente nelle discipline giuridiche discorrere con tanta profondità di cognizioni di cose militari; nell'ascoltare con rispettosa deferenza l'onorevole Celesia, alla di cui scienza amministrativa tutti fanno plauso, parlare con tanto brio e sì maestrevolmente dei pregi e della importanza di una ferrovia tra Ceva ed Oneglia-Porto Maurizio; nell'aver ancora oggi prestata religiosa attenzione alle cose dette dall'onorevole Borelli, ed ammirato le doti del suo ingegno, la chiarezza della sua mente, non ho potuto non sentire in me stesso un profondo rammarico; non ho potuto non deplorare altamente che codesti egregi e valenti nostri colleghi non facessero parte del Parlamento subalpino allorquando, or è più di vent'anni, stavasi dibattendo, con pari ardore e solerzia, l'aspra e prolungata contesa tra Savona ed Oneglia, per una ferrovia che partendo dall'una o dall'altra di quelle due città, mettesse

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

capo a Ceva sulla valle del Tanaro, e proseguisse per Torino. Io pensavo che essi, mettendo a profitto quella potenza di ingegno di cui diedero sì luminosa prova nella seduta di ieri, avrebbero indubitabilmente sconfitti i loro avversari, avrebbero assicurata la vittoria alla linea Oneglia-Ceva, ed appagati i voti e soddisfatto agli interessi di quelle popolazioni, per le quali si giustamente essi spiegarono tanto zelo e tanto impegno.

A me sarebbe riuscito di particolare contentezza il potermi associare alla soddisfazione loro, alla loro letizia, ed oggi mi sarebbe risparmiata l'amarezza che provo in me stesso nel vedere dagli onorevoli preopinanti contrastata la proposta d'una ferrovia tra Cuneo e Ventimiglia, mi sarebbe risparmiato il dolore che altri si possa supporre aver essi agito come colui a cui essendo diniegata una cosa alla quale stima aver diritto, quasi per dispetto si fa a contestare la cosa altrui.

BASTERIS E BORELLI B. Chiedo di parlare.

BIANCHERI. Ed a provare come questo mio timore non sia realmente privo di fondamento, mi basterà accennare che l'onorevole Basteris sul principio del suo discorso riconobbe con grande lealtà, di cui io gli sono sinceramente grato, che le due linee Ceva-Oneglia e Ventimiglia-Cuneo avevano due obiettivi pienamente diversi, miravano a due scopi interamente differenti, il che evidentemente avrebbe dovuto condurre l'onorevole Basteris a non mai dichiarare, che ove la linea Ceva-Oneglia non venisse pure iscritta nel disegno di legge, egli si farebbe senz'altro ad oppugnare la linea Cuneo-Ventimiglia.

L'onorevole Celesia, con splendida parola e vasta copia di cognizioni, si è prefisso di chiarire la grande importanza della linea Oneglia-Ceva; gli elogi che egli ne fece ed i pregi tanto vantati, avrebbero dovuto indurlo a proporre che la linea medesima fosse compresa fra quelle altre che trovansi iscritte nel disegno di legge in discussione, ed invece egli ha messo innanzi una proposta, che io non saprei definire che come una *alternativa*, chiedendo che alle parole *ferrovia Cuneo-Ventimiglia* si aggiunga o *Ceva-Oneglia-Porto Maurizio*.

L'onorevole Borelli, con vivacità d'ingegno, ha combattuto la linea Cuneo-Ventimiglia, ed ha strenuamente difesa la linea Ceva-Oneglia, il che evidentemente avrebbe dovuto determinarlo a proporre alla Camera, che questa ultima linea sia sostituita a quella di Cuneo-Ventimiglia; ed invece l'onorevole Borelli si è limitato a fare una semplice proposta sospensiva.

Da ciò, o signori, è reso manifesto che quando si parte da premesse sbagliate, si è forzatamente condotti ad illogiche conseguenze.

Signori, per poco che si voglia dare uno sguardo alla conformazione delle antiche provincie che costituivano il regno subalpino, chiaro apparisce come non appena si proferisse la parola *Ferrovie*, in quella regione, tutti i desiderii, tutte le aspirazioni dovessero convergere ad ottenere che una ferrovia congiungesse Torino, la capitale di quell'ex-regno, al porto, all'emporio commerciale marittimo di Genova.

Tutti gli sforzi di quel Governo e di quelle provincie furono appunto allora concentrati e rivolti a raggiungere questo importantissimo intento; ma non appena quei precipui, vitali interessi furono appagati, di leggieri fui avvertito da ognuno come quella ferrovia, correndo quasi da nord a sud-est, lasciasse in disparte le provincie interne del Piemonte e non soddisfacesse ai bisogni di quella vasta e ricca regione.

Sorse allora unanime desiderio che si provvedesse a far cessare il gravissimo sconcio, a riempire la lamentata lacuna, e stabilire per mezzo di un'altra ferrovia più centrale comunicazioni più facili e pronte tra l'interno del Piemonte e il litorale della Liguria.

La questione ardua, lunga, vivissima, discussa in Parlamento, dibattuta anche fuori, divenne oggetto di pubblicazioni molteplici, e fra le diverse proposte che nella gara quasi ufficialmente bandita vennero tra loro a conflitto, mi limiterò ad accennare le tre principali, come quelle che più specialmente richiamarono l'attenzione del paese, del Parlamento e del Governo.

L'una fu il progetto di una ferrovia che da Savona, attraverso l'Appennino mettesse a Ceva nella valle del Tanaro, e di là proseguisse per Bra e Torino; l'altra quello d'una ferrovia, che partendo da Oneglia per la valle Arroschia e l'alta valle del Tanaro giungesse pure a Ceva, tenendo il rimanente del percorso, sino a Torino, comune alle due linee; la terza linea progettata mirava a dare una più rapida, più agevole comunicazione al Piemonte occidentale, ed alla città di Nizza, allora, avventurosamente, ancora unita all'Italia, nonchè al mezzodì della Francia.

L'accesa controversia, come già dissi, fu ostinata e accanita specialmente fra le due linee di Savona e di Oneglia; dal Governo fu nominata una Commissione composta degli uomini più insigni di cui allora si oncrasse il Piemonte, e relatore della medesima fu l'egregio nostro collega Quintino Sella.

Seriatamente esaminate le ragioni che stavano per l'una linea e per l'altra, imparzialmente apprezzati i diversi criteri, sulla considerazione che da Ceva punto comune a cui convergono le due linee per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

scendere a Savona, si aveva un percorso di 47 chilometri, mentre da Ceva ad Oneglia sarebbe di 83 chilometri e 400 metri (può ritenersi di 84 chilometri se si bada alla località tra Oneglia e Porto Maurizio, ove ora proporrebbe di erigere la stazione), e tenuto conto che tanto le spese di costruzione che quelle di esercizio sarebbero di gran lunga minori per la linea di Savona e per altre considerazioni di vario ordine, che stimo inutile di qui riferire, la Commissione summentovata fu di parere che si dovesse prescegliere la linea di Savona a quella di Oneglia.

Alcuni anni dopo, cioè nel 1861, fu presentato il relativo disegno di legge, ed il progetto d'una ferrovia tra Savona, Ceva, Torino divenne una realtà. D'allora in poi, signori, parve che la linea di Oneglia si fosse rassegnata all'infausto e dirò, se vuoi, immeritato destino che l'aveva colpita e condannata. Parve che fosse assolutamente relegata nel campo di quelle reminiscenze storiche, alle quali solo a scopo di studio si rivolgono le proprie investigazioni.

Ed infatti, nè in Parlamento, nè fuori, nè per pubblicazioni, nè per proposte concrete, nè per verun altro modo, mai, dal 1857, da allorquando fu dato il supremo verdetto che ho testè accennato, mai si udì più proferire una parola intorno alla linea di Oneglia. Ciò, signori, prova ad evidenza come fosse nella coscienza di tutti, che quella linea aveva perduto interamente la sua ragione d'essere. Per altra parte, signori, se i grandi interessi di quella regione subalpina già, come dissi, erano stati appagati colla linea principale Genova-Torino, se le provincie interne avevano, pur esse, finalmente raggiunta la meta delle loro legittime aspirazioni mercè la linea Torino-Ceva-Savona, rimaneva una importantissima zona di quelle provincie che non era ancora stata soddisfatta, ed aveva ogni diritto di esserlo.

Signori, se vi fate a considerare come dalle sponde del Tanaro alle sorgenti del Po si estenda a guisa di altipiano una vastissima plaga, che racchiude il più fertile territorio del Piemonte, se ponete mente alla fitta popolazione di quella contrada, che ha Torino per capo, Cuneo per centro, sulla destra Pinerolo e Saluzzo, alla sinistra Mondovì, se prendete a riflettere che quella importantissima zona non trova uno sbocco alle sue relazioni col litorale, se non percorrendo il vasto semicerchio Cuneo-Torino-Genova, o l'altro poco men che eguale Cuneo-Mondovì-Ceva-Savona, vi apparirà di leggieri evidente come i grandi e vitali interessi delle summenzionate popolazioni non sono peranco stati soddisfatti, o lo sono assai malamente.

Ond'è che in quelle medesime popolazioni si mantenne saldo, fermo il proposito di ottenere quella più diretta comunicazione che esse anelano da lunghissimi anni, non solo colla Liguria occidentale, ma ben anche colla città di Nizza ed il mezzodì della Francia, comunicazione la quale solo viene a rispondere ai loro veri bisogni, ai loro reali e diretti interessi.

Signori, dai tempi i più remoti, da epoca immemorabile, esistono tra le popolazioni che abitano ai due versanti delle Alpi marittime, tra le provincie di Cuneo e Torino e quelle di Porto Maurizio, Nizza e gran parte della Provenza delle costanti e importantissime relazioni commerciali. Queste relazioni non sono soltanto volontarie, ma le dirò piuttosto forzate, imposte dalla natura delle cose.

Le popolazioni situate a mezzodì hanno assoluto difetto di bestiame, di cereali, di foraggi, di canape, di uova, pollame, ecc., e sia la Liguria occidentale che Nizza e quel litorale francese, mancherebbero di alimento se non traessero il bestiame e le indicate derrate da quei paesi del Piemonte, i quali ne hanno a dovizia.

Questi, per altra parte, hanno alla loro volta bisogno di quei prodotti, come l'olio, gli agrumi, ecc., che il clima acconsente soltanto alle regioni meridionali; era perciò indispensabile che fra quelle popolazioni si stabilisse un attivissimo scambio, e si conservasse un traffico di assai grande importanza.

Questi scambi e queste relazioni furono in ogni tempo floridissime: e il conte di Cavour in occasione della discussione per la infausta cessione di Nizza, ne poneva in rilievo il grandissimo interesse, e desumendo dalla necessità in cui ognora sarà posta la città di Nizza ed il mezzodì della Francia di trarre dal Piemonte le materie alimentari, la speranza che il Governo francese sentisse pure il bisogno di assicurare una più rapida, più agevole comunicazione tra la provincia di Cuneo ed il litorale, faceva voti perchè il Governo italiano potesse presto essere in grado di mandare ad effetto così grande impresa.

Nel 1857, cioè quando il Piemonte era ancora nel primo stadio, nel primo periodo del suo sviluppo ferroviario, fu studiato un progetto di ferrovia che dovesse allacciare Nizza a Cuneo, passando pel Colle di Tenda, valle Roja ed a poca distanza di Ventimiglia. Questo progetto fu studiato dall'egregio signor Cerroti, valentissimo ingegnere romano, ora tenente generale del Genio nell'esercito nazionale. Questo progetto in allora non ancora interamente allestito e che poggiava su d'un sistema di trazione eccezionale per mezzo di un piano inclinato con macchine fisse, fu sottoposto al Con-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

siglio dei lavori pubblici, che lo fece oggetto di osservazioni poco favorevoli; e la Commissione, della quale ho testè ragionato, cioè quella che doveva decidere intorno alla preferenza a darsi a quella linea che ponesse in comunicazione il Piemonte col litorale, quella Commissione per organo dell'onorevole Sella, relatore, riferiva egualmente che il mentovato progetto non poteva dirsi condotto a quello stato che permettesse di prenderlo in considerazione.

Ma nel medesimo tempo la Commissione affermava che ove una ferrovia potesse eseguirsi che unisse Cuneo a Nizza, niun dubbio poteva affacciarsi che quella linea si dovesse su ogni altra prescegliere, per i maggiori incontestati vantaggi che essa presenterebbe.

Poco dopo lo stesso ingegnere, ora generale Cerroti riprese a studiare la linea medesima, ne condusse a termine il progetto definitivo, corredato di ogni opportuna notizia, proponendo pendenze relativamente assai miti, e raggiungendo un'altezza pel valico in traforo del Colle di Tenda di mille metri circa, credo anzi di qualche cosa meno: questo progetto fu sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed ottenne la piena, intera approvazione, accompagnata da lodi ben meritate. Fu quindi stampato per cura ed a spese della città di Cuneo, distribuito a provincie, ad altri enti morali, a ragguardevoli personaggi ed anche presentato in omaggio ad alcuni sovrani; fu diffuso dovunque; quindi è ormai noto a tutti, e tutti hanno avuto per quel progetto parole di incoraggiamento e di encomio.

Or dunque, voi vedete, signori, come sin d'allora, sin dal 1858, lo studio di quella linea, cioè da Cuneo a Ventimiglia, era condotto interamente a compimento.

Le condizioni finanziarie di quei tempi non permisero al conte Di Cavour, che pur aveva nell'animo suo vivo, profondo il pensiero di eseguire questa linea, non permisero che egli potesse appigliarsi a qualche partito per mandare ad effetto il suo grande divisamento. La guerra del 1859, i fortunati e lieti avvenimenti che si succedettero, distolsero per lungo tratto di tempo l'attenzione del paese e del Governo da ogni questione di questa natura.

Per altro quella linea non era dimenticata, non cessarono di occuparsene i corpi morali interessati e molte ragguardevoli persone, e non è gran tempo, quella medesima linea era fatta oggetto di nuovi studi e di un nuovo progetto da parte dell'ingegnere Wautheleret, intorno al quale ragionò sì lungamente l'onorevole Bartolomeo Borelli. Questo nuovo pro-

getto fu sottoposto all'esame e al giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ebbe ad emettere, come ben disse l'onorevole preopinante, alcune osservazioni in contrario; ma le rettificazioni e le miglierie desiderate essendo nel progetto state introdotte, esso venne approvato da quell'alto Consesso.

Ed ora, mi permetta l'onorevole Borelli, il quale sa al pari di me quanta sia la deferenza che debba usarsi verso di quel degnissimo Consesso, mi permetta che io veramente trovi alquanto...

BORELLI BARTOLOMEO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

BIANCHERI... strana la affermazione da lui, ieri, messa innanzi che il Consiglio superiore nell'approvare quel progetto, siasi mostrato di facile contentatura; mi permetta l'onorevole Borelli che per quanto sia profonda ed altissima la stima che io ho di lui, pur tuttavia, io me ne rimetta tranquillo e fiducioso al giudizio di quel Consiglio che racchiude uomini insigni, invecchiati nello studio e nella direzione dei più ardui lavori, e custodi intemerati delle buone tradizioni nell'amministrazione dei lavori pubblici; mi permetta l'onorevole Borelli ch'io alquanto mi meravigli del dubbio che, ieri, egli ha gettato innanzi alla Camera.

A me, intanto, preme di ben accertare la Camera come per questa linea Cuneo-Ventimiglia, per la quale si disse che non esistono progetti definitivi, due invece ve ne siano, l'uno dell'egregio generale Cerroti, l'altro studiato dall'ingegnere Wautheleret, entrambi completi, entrambi rivestiti della dovuta approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È vero però che l'ingegnere Wautheleret ha creduto di studiare una variante per effetto della quale la linea distaccandosi dalla valle della Roja all'altezza del confluente della Briga, risalirebbe per poco quest'ultima valle per poi passare, attraverso il colle di Ceriana, nella valle della Nervia e quindi sboccherebbe a breve distanza da Ventimiglia.

Non esporrò le ragioni che hanno potuto indurre il citato ingegnere a studiare questa variante: la Camera comprenderà che possono esistere delle considerazioni, le quali mi impongono un prudente riserbo.

Il progetto di questa variante non è però che uno schizzo, un abbozzo di progetto, ed allo stato attuale, non potendo considerarsi come cosa definitiva, non può essere oggetto di censure e di critiche anticipate.

Ma all'onorevole Borelli poteva forse convenire di ravvisare nello stesso un carattere che non ha, e forse gli veniva comodo di poterlo prender di mira,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

per scaricare sovr'esso quelle critiche e quelle censure a cui non si sarebbero prestati gli altri progetti.

Egli sottopose quell'embrione, dirò così, di progetto alle più minute e sottili investigazioni, ed io non dubito che le sue asserzioni, relative agli errori da lui rilevati, non abbiano un qualche fondamento. Però gli osservo che tutti i suoi ragionamenti mancano di base, non essendo appoggiati alla realtà delle cose, e soggiungo che sarei pronto a rispondergli su molte parti delle critiche ch'egli mosse a quel progetto, sia per quanto riguarda le pendenze come l'altezza a cui la ferrovia dovrebbe varcare le Alpi; ma poichè egli ha testè dichiarato di aver creduto che quel progetto di variante per la Nervia fosse stato dalla Commissione accolto e ritenuto come *testo* della linea di cui si discorre, mentre invece gli è stato oggi assicurato essersi tenuti presenti i due progetti per la valle Roia sui quali ho brevemente ragionato, io non stimo di dovere ulteriormente occuparmi del progetto per la valle Nervia.

L'onorevole Borelli ha dunque ammesso che vi erano due progetti di ferrovia per la valle Roia, ed almeno il consigliere Borelli lo ha dichiarato oggi. (*Interruzioni a bassa voce vicino all'oratore*)

L'onorevole deputato Borelli e la Camera possono essere sicuri che non potrà mai sfuggirmi parola, la quale possa essere menomamente offensiva per qualsiasi dei miei colleghi, e specialmente per l'onorevole Bartolomeo Borelli.

Il consigliere Borelli (*Ilarità*), l'onorevole Bartolomeo Borelli ha dunque dichiarato che vi sono effettivamente due progetti di ferrovia; ma d'altra parte il consigliere Borelli (*Ilarità*), l'onorevole Bartolomeo Borelli ha rilevato come questi due progetti presentino il grave inconveniente di tracciare la ferrovia per la valle Roia, dopo aver sboccato dal Colle di Tenda e di condurla sul territorio francese in mezzo alla valle medesima, attraversandola, per poscia ritornare sul territorio italiano e mettere capo a Ventimiglia. E l'onorevole Borelli osservava che questa linea non potrebbe essere eseguita se non mediante il consenso e l'accordo del Governo francese; e siccome egli credeva di poter affermare che la Francia non sarebbe nè ora nè mai disposta a dare il suo assenso, così l'esecuzione di questa linea non avrebbe mai potuto essere mandata ad effetto, o per lo meno avrebbe dovuto dipendere dal beneplacito di una potenza straniera.

Io mi permetto di osservare all'onorevole Borelli che fu male informato quando gli fu asserito che la Francia si rifiuta assolutamente di venire ad accordi col Governo italiano, per l'esecuzione della progettata ferrovia nella valle del Roia.

Io posso assicurare l'onorevole Bartolomeo Borelli che le disposizioni di quel Governo sono affatto diverse da quelle che gli furono attribuite, e posso asserire che le buone disposizioni di quel Governo sarebbero forse già state concretate, se l'indugio non fosse dipeso da altre considerazioni, che a lui sono estranee.

Posso intanto assicurare l'onorevole Bartolomeo Borelli che io ho piena fiducia che questi timori di non poter realizzare il progetto, perchè il veto della Francia opponga una difficoltà insuperabile, scompariranno. Ma l'onorevole Borelli soggiungeva che anche ammessa la possibilità della esecuzione di quel progetto, pur tuttavia rimarrebbe il grave inconveniente di dover attraversare il territorio francese per andare da un punto all'altro del territorio italiano.

Se deggio convenire con lui, potersi verificare qualche inconveniente, che io veramente non saprei nascondermi, posso, peraltro, affermare essere cosa agevolissima il superare o distruggere siffatti inconvenienti mediante convenzioni speciali.

Del resto, io rammento che quando da Torino per la Savoia, ancora unita al Piemonte, si andava a Ginevra, si incorreva nello stesso inconveniente di dover attraversare il territorio francese; rammento come in Savoia, per andare ad alcuni paesi savoiardi posti sul lago di Ginevra, occorresse di dover percorrere una zona di territorio svizzero. So pure che simili inconvenienti si verificano in molte altre parti.

Fo inoltre osservare che la linea del Gottardo, come le grandi linee internazionali, presenta a un dipresso lo stesso inconveniente; inquantochè per andare da uno Stato ad un altro fa d'uopo spesso di attraversare uno ed anche più Stati intermedi. Nelle grandi linee internazionali simili inconvenienti devono quasi necessariamente verificarsi. Rimane soltanto a ricercare se vi sia possibilità di cancellarli mediante convenzioni particolari. Ora io non dubito punto che queste convenzioni, come sono state stipulate con altre nazioni, così possano con tutta facilità pure stabilirsi colla Francia.

Ma io parlai testè della variante per la Nervia, che fu progettata e non ancora interamente studiata, per mezzo della quale si eviterebbe il territorio francese.

È certo che se l'Italia avesse conservato, come ne aveva ogni diritto e ogni ragione, tutto il percorso della valle Roia, è certo che se in essa la progettata ferrovia potesse scorrere sul territorio italiano senza dover toccare quello francese, sparirebbero non solo i lamentati inconvenienti, ma si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

accrescerebbero i pregi di cui quella linea è largamente fornita.

Ora, fu appunto questa considerazione, questa idea, e il desiderio, la possibilità di raggiungerla, che ispirò ed animò l'ingegnere Wautheleret a studiare la variante per la valle della Nervia. E io do lode a quel distinto ingegnere di aver recata la sua attenzione sulla possibilità di eseguire la progettata ferrovia, che deve unire Cuneo, Ventimiglia e Nizza, di aver fermata la sua attenzione sulla possibilità di una linea la quale si allontani interamente dal territorio francese. Lo schizzo od abbozzo di progetto, che fu fatto segno alle amare censure dell'onorevole Borelli, può forse essere difettoso e scorretto; ritenendo, però, come già ho accennato, che non trattasi che di studi ben avviati, ma non completati, puossi con fondamento sperare che maggiori studi, più accurate indagini, diligenti e pazienti ricerche conducano a poter concretare un progetto, il quale sia immune da tutte quelle pecche che l'onorevole Borelli ha saputo rilevare nel progetto appena abbozzato.

Nello stato presente delle cose, io considererei come una grande ventura che si potesse costruire una ferrovia tra Cuneo e Ventimiglia, la quale invece di percorrere tutta la valle Roia, discendesse per quella della Nervia; e sebbene io sappia e gliene renda volentieri testimonianza, che l'onorevole Borelli in ogni occasione non ad altro si ispira tranne che al bene del paese, pure non ho potuto non rammaricarmi ch'egli abbia voluto condannare sì severamente il concetto, l'idea, la possibilità di una linea che riescirebbe di maggiore utilità generale, anzichè, colla autorità di valente ingegnere che tutti, ed io più di qualsiasi, gli riconoscono, ammettere di buon grado che l'ideato progetto possa essere modificato, corretto e reso praticamente eseguibile.

Io non dubito punto che lo stesso onorevole Borelli sarebbe lietissimo di vedere scomparire quell'inconveniente, che egli ha rimproverato all'altro tracciato, e mi giova ripetere anche una volta che ci troviamo di fronte a due progetti definitivi ed a quello sbizzato il quale lascia sperare che si possa evitare, se pure esiste, l'inconveniente accennato dall'onorevole Borelli.

Io non mi farò a contestare le sue asserzioni intorno alle gravi pendenze che presenterebbe il progetto di variante per la valle Nervia, nè le sue asserzioni intorno all'altezza che raggiungerebbe la galleria attraverso le Alpi. Dirò solo esser vero che il traforo del colle di Tenda, su di cui ha sì lungamente discusso l'onorevole Borelli, tanto nel progetto dell'ingegnere generale Cerroti, che in quello dell'ingegnere Wautheleret, non sale che a circa

mille metri di altezza: credo anzi che il progetto del generale Cerroti stabilisca qualche cosa di meno, perchè in esso è proposta una galleria assai più lunga, mentre l'ingegnere Wautheleret la propone più breve, e perciò egli ne colloca l'imboccatura sud all'altezza di 1097 metri circa. Comunque è certissimo che col progetto del generale Cerroti si raggiunge l'altezza di mille metri circa; e potrei forse affermare che sia qualche cosa di meno.

Dunque vede l'onorevole Borelli che non si tratta punto di superare un'altezza di 1200 metri, come egli accennava.

Che se poi egli si riferiva al progetto per la valle della Nervia, non solo dovrei ripetere quanto già dissi a sazietà, non trattarsi cioè di un progetto completo e definitivo, ma dovrei pure osservare che se in esso è proposto di innalzarsi ad un'altezza maggiore, si ha però il compenso di potere, per mezzo di un maggiore sviluppo, attraversare il Colle di Tenda con una galleria di soli quattro chilometri all'incirca, invece di sei e più, come è proposto negli altri progetti.

L'onorevole precipitante si è lungamente trattenuto a discorrere della distanza, mirando anche a provare che le medesime appaiono e forse sono ritenute più brevi per la linea di Cuneo-Ventimiglia, anzichè per quella di Oneglia-Ceva, pure considerando le pendenze che sulla prima si riscontrano a confronto dell'altra, e per le quali non solo le maggiori distanze vengono a scomparire, ma ne emerge un beneficio a favore della linea da lui sostenuta.

Deggio credere che l'onorevole Bartolomeo Borelli abbia avuto dei dati che, a mio giudizio, non sono perfettamente esatti; non mai certamente potrebbe entrare nell'animo mio l'intenzione di voler muovere la più tenue e lontana accusa di volontaria inesattezza all'onorevole Borelli; credo però che si possa facilmente trovarsi in disparere in siffatte questioni a seconda delle fonti diverse alle quali si attingono le notizie di fatto. Poichè l'onorevole Borelli ha parlato di distanze, esporrò, anzitutto, alla Camera le distanze reali, effettive, le quali io ho desunte da documenti e da pubblicazioni che non furono mai contraddette, ed ho confrontate con quelle altre pubblicazioni che sono, per così dire, sotto la mano di ognuno, le quali, perciò, io posso affermare essere esatte.

Prendendo Torino per obbiettivo, da Torino a Cuneo la distanza è di 87 chilometri; da Cuneo a Ventimiglia sarebbe di 83, in complesso 170 chilometri. Da Torino a Ceva (secondo l'orario ufficiale) sono 109 chilometri; da Ceva ad Oneglia-Porto Maurizio 84, totale 193 chilometri; la differenza è perciò di 23 chilometri.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

Da qualsiasi parte occidentale della provincia di Porto Maurizio si avrebbe un beneficio di qualche chilometro passando per Ventimiglia anzichè per Oneglia; se poi si considera il carattere eminentemente internazionale della linea, per le comunicazioni tra Torino e Nizza, fa d'uopo aggiungere la distanza che corre tra Ventimiglia ed Oneglia, ossia 42 chilometri, a quella già citata tra Oneglia e Torino, e viceversa, e così la minore distanza tra Torino e Nizza per la linea di Cuneo-Ventimiglia sarebbe di 65 chilometri su quella di Oneglia-Ceva.

Prendiamo Cuneo per obbiettivo, che la Camera deve anzi ritenere come punto di partenza, centro, scopo e vero obbiettivo della linea di cui trattasi, la quale mira a congiungere la Liguria occidentale e Nizza con quella città e Torino: da Oneglia a Ceva 84 chilometri, da Ceva a Cuneo 65, totale 149 chilometri; da Ventimiglia a Cuneo 83, differenza 66 chilometri; partendo da Oneglia per andare a Cuneo si avrebbe un beneficio di 22 chilometri passando per Ventimiglia anzichè per la linea di Ceva, se poi trattasi delle comunicazioni con Nizza la differenza sale a 108 chilometri.

Prendiamo Mondovì. Da Oneglia a Ceva 84 chilometri; da Ceva a Mondovì 65, in tutto 149; invece da Ventimiglia a Cuneo 83 chilometri; da Cuneo a Mondovì 25; totale 108, differenza a favore di Ventimiglia 41 chilometri; per le relazioni con Nizza dovendo aggiungere la distanza tra Oneglia e Ventimiglia, la differenza supera 80 chilometri.

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego.

BIANCHERI. Prenderò altri punti ed anche altri centri più favorevoli alla tesi che fu sostenuta dall'onorevole Borelli, perchè situati vicini alla Valle del Tanaro. Prenderò, per esempio, Saluzzo-Pinerolo-Alba-Bra. Saluzzo per la linea Savigliano-Bra-Ceva dista da Oneglia 169 chilometri, per Cuneo a Ventimiglia 142, differenza 27 chilometri; la quale diventerebbe grandemente maggiore se si costruisse il tronco Saluzzo-Cuneo.

Alba, dai dati raccolti, la distanza per Bra-Ceva ad Oneglia sarebbe di 151 chilometri, mentre passando per Cuneo a Ventimiglia sarebbe di 157 chilometri, differenza a favore di Oneglia di 6 chilometri, però, per le comunicazioni con Nizza rimarrebbero ancora 36 chilometri di beneficio alla linea Ventimiglia-Cuneo.

Voi vedete, o signori, come senza ch'io citi altri esempi, il che non fo solo per tema di troppo tediarvi, sotto l'aspetto delle distanze reali, effettive, la linea propugnata dall'onorevole Borelli Bartolomeo e dagli altri miei onorevoli contraddittori non regga assolutamente il confronto con la linea da me sostenuta di Ventimiglia-Cuneo.

L'onorevole Borelli sapendo forse come gli dovesse riescire difficile di sostenere la tesi che egli si era accinto a provare, ha portato la questione nel campo astratto delle distanze virtuali. Signori, di queste distanze virtuali si è già lungamente parlato or non è molto, e dall'onorevole deputato D'Amico e da altri valenti oratori; il primo, anzi, col corredo di autorevoli citazioni, si è fatto a dimostrare come le formule e i ragionamenti intorno a questo argomento sieno elastici, e si prestino facilmente ad essere interpretati ora a beneficio di una tesi ed ora a sostegno di un'altra.

Io non potrei evidentemente seguire l'onorevole Borelli nei calcoli puramente tecnici e matematici che ha addotto innanzi alla Camera; soltanto io fermerò la vostra attenzione sopra un fatto, che spero sarà decisivo.

L'onorevole Borelli, sul finire del suo discorso, ha accennato che nella relazione che fu presentata dalla Commissione governativa del 1857 intorno alla scelta della linea di congiunzione tra il litorale e il Piemonte, il relatore, onorevole Quintino Sella, tenendo conto delle distanze virtuali che appunto si avrebbero sulla linea da Cuneo a Ventimiglia a preferenza della linea Oneglia-Ceva, in quella relazione dimostrava come la distanza virtuale fosse molto maggiore sulla linea Cuneo-Ventimiglia, anzichè sull'altra. L'onorevole Bartolomeo Borelli ha detto che in quella relazione, il relatore Sella affermò come, tenendo conto della distanza virtuale, la linea Cuneo-Ventimiglia fosse di 200 e tanti chilometri di distanza virtuale, mentre la Ceva-Oneglia ne aveva 160 appena; determinava infine un beneficio per la linea Ceva-Oneglia.

BORELLI BARTOLOMEO. Niente affatto, non ho detto questo.

BIANCHERI. Si spieghi meglio allora.

BORELLI BARTOLOMEO. Mi fa dire quello che non ho detto!

BIANCHERI. L'onorevole Borelli asserisce di non aver detto questo: avrà mal capito, ed il mio ragionamento assumerà un'altra forma. L'onorevole Borelli intenderebbe di provare che una linea, per le pendenze, diventa più lunga di quello che non lo sia, di fronte ad una linea che abbia pendenze minori; cioè che una linea apparentemente più lunga diventa più breve dell'altra a causa delle minori pendenze.

Ora anche in questo caso delle distanze virtuali, io assicuro la Camera, che i calcoli fatti dagli uomini competenti (non oso dire più, ma competenti quanto l'onorevole Bartolomeo Borelli) danno dei risultati ben diversi e ben lontani da quelli da lui accennati, a seconda dei diversi apprezzamenti; e l'onorevole Quintino Sella, a nome di quella Com-

missione, di cui ho più volte parla'to, stabiliva appunto questi calcoli, e determinava, (notate bene, sul progetto, che era ancora nelle condizioni le più sfavorevoli, cioè, sul primitivo progetto del generale Cerroti) l'onorevole Quintino Sella tenendo conto delle distanze virtuali tra le due linee, stabiliva che una tonnellata merci da Nizza a Torino aveva una percorrenza minore di 29 chilometri sulla linea di Cuneo a fronte di quella di Oneglia.

Ora, se questi dati conducevano ad ammettere un beneficio di 29 chilometri di distanza virtuale, per la linea accennata, mentre gli studi di essa erano ancora imperfetti, bene io posso affermare che oggidi, che questi studi furono condotti alla loro perfezione, il beneficio della maggiore brevità sarà di gran lunga accresciuto.

Ma d'altra parte, signori, io vi domando: che cosa sono queste distanze virtuali? Quali sono gli effetti che possono produrre? Io comprendo che si tenga conto delle distanze virtuali quando si ha di fronte un potere od una convenzione, da cui venga imposta l'applicazione di tariffe differenziali. In simile caso, allorchè una linea presenta una pendenza maggiore, la merce va soggetta ad un trattamento differente ed è colpita perciò da una tariffa più elevata; si possono forse allora tenere in qualche conto queste così dette distanze virtuali. Ma allorquando le linee ferroviarie dipendono da una medesima autorità, da una medesima direzione, allorquando non si verifica l'inconveniente delle tariffe differenziali, evidentemente queste distanze virtuali non riescono assolutamente ad avere alcun effetto, a produrre alcun danno, perchè vorrà dire soltanto che la spesa di trazione o di esercizio saranno maggiori e non altro.

Ora, signori, io voglio pure ammettere che le spese di trazione, o di esercizio, per le supposte pendenze maggiori sulla linea da me difesa, siano per verificarsi su di essa in una proporzione più elevata di quello, che non accadrebbe sulla linea propugnata dagli onorevoli preopinanti; fa mestieri, però, di ritenere che le spese di trazione vogliono essere confrontate col prodotto effettivo della linea medesima. E se dovessi concretare il mio pensiero, io lo tradurrei in questo esempio. Il piano inclinato dei Giovi, sulla linea Genova-Torino, se lo si assoggetta alla formula delle distanze virtuali, evidentemente presenta una lunghissima distanza maggiore di quello, che non sia la distanza effettiva, e le spese di esercizio su di esso non possono essere fortemente rilevanti.

Se voi prendete un tronco di una uguale percorrenza effettiva sulla ferrovia da Taranto a Reggio, non esistendo su quella linea quasi pendenze di sorta,

non si verificano punto distanze virtuali, le spese di trazione riescono assai miti, e quelle di esercizio sono, perciò, grandemente minori a fronte di quelle cagionate da un uguale percorso effettivo sul menzionato piano inclinato.

Pure, io domando alla Camera non solo quale sia la linea, ma quale fra questi due tronchi messi a confronto dia maggiori prodotti. Evidentemente il tratto della ferrovia di Genova a Torino, che pure ha pendenze quasi enormi, e va soggetto a gravi spese di trazione, detratte le fortissime spese di esercizio, lascerà ancora una rendita netta, assai più rilevante e neanche da potersi mettere a raffronto del poco o niun prodotto effettivo che dà un ugual tratto di quella ferrovia Calabro-Sicula, sebbene scevro di pendenze, di distanze virtuali, di spese eccezionali.

Ciò mi dimostra, che taluni quesiti conviene esaminarli nel loro complesso e non partitamente. Ciò mi conduce ancora ad osservare che, se pur fosse vero che sulla linea Cuneo-Ventimiglia fossero per verificarsi maggiori spese di esercizio, pur tuttavia, siccome su quella linea si concentrerebbe il movimento commerciale della Liguria occidentale, di Nizza e di gran parte del mezzodì della Francia colle provincie di Cuneo e Torino, siccome su quella linea incontestabilmente affluirebbero i numerosi forestieri che ogni anno scendono dal nord per recarsi a respirare le tiepide aure delle stazioni invernali di San Remo, Bordighera, Mentone, Monaco, Nizza, Cannes, non è da dubitarsi che il movimento di viaggiatori e delle merci sarebbe per essere grandemente superiore sulla linea Ventimiglia-Cuneo; perciò, anche ammettendo che le spese di esercizio fossero per essere su di essa di qualche maggior rilievo, ritenuto il maggiore prodotto, di cui sarebbe capace, lascierebbe ancora un beneficio superiore a quello, che mai potrebbe dare la linea Ceva-Oneglia.

Mi tocca ora il doloroso ufficio, e lo adempio con profondo rincrescimento, di dover dire alcune parole di confronto tra le due linee in discussione.

Dichiaro alla Camera che fu sempre vivissimo desiderio dell'animo mio di evitare qualsiasi confronto tra queste due linee ferroviarie, le quali interessano popolazioni, che mi sono ugualmente care, le quali toccano la medesima provincia a cui noi, contendenti, apparteniamo; dichiaro che mi riesce profondamente doloroso di dover dire cose che possono essere di danno alla linea Ceva-Oneglia, alla quale pur nondimeno auguro caldamente che arridano liete sorti, quanto lo desidero per quella da me caldeggiata; ma sentò di esservi costretto dal legittimo diritto della difesa e dal sacro dovere di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

difendere gli interessi, la di cui tutela mi è stata affidata.

La linea tra Ceva ed Oneglia-Porto Maurizio ha perduto ogni ragione di essere dacchè nell'antica vertenza tra essa e quella di Savona, il verdetto fu in favore di quest'ultima. Appare chiaro che queste due linee non servirebbero che ad un solo e medesimo obbiettivo; l'una parte da Savona, l'altra si distaccherebbe da Oneglia, per convergere entrambi e congiungersi a Ceva; da Savona a Ceva sono 47 chilometri, da Oneglia a Ceva sarebbero 84; la distanza tra Oneglia e Savona è, credo, di circa 60 chilometri. Voi subito vedete, signori, quanto ristretto sarebbe il triangolo, che verrebbero a formare queste due ferrovie, e come non potrebbero servire che ai medesimi interessi, spiegare la propria azione, che in una medesima cerchia di irradamento.

Se poi considerate che da Ceva in sù, la progettata ferrovia di Oneglia si allaccierebbe a quelle esistenti, e non avrebbe alcun obbiettivo speciale, io vi domando se seriamente può ancora sostenersene la utilità.

L'esecuzione di una ferrovia tra Ceva ed Oneglia non sarebbe altro che l'apposizione di un secondo binario alla ferrovia da Savona a Ceva; o bene sarebbe una linea concorrente a quest'ultima ferrovia, la quale sin qui si mantiene onerosa, e le passività dell'una e dell'altra non potrebbero che accrescersi per l'assurdità, in cui si cadrebbe costruendo tre linee ferroviarie, Genova, Savona, Oneglia, a breve distanza tra loro e convergenti quasi ad un medesimo punto.

Una ferrovia tra Oneglia e Ceva sarebbe indubbiamente di molta importanza per i paesi che toccherebbe, ma non potrebbe avere che un carattere assai secondario; non un'importanza internazionale per le ragioni, che già ho esposte, non un carattere interprovinciale, perchè la provincia di Cuneo ha sempre manifestato altri desideri, altre aspirazioni, e perchè le popolazioni situate nell'alta valle del Tanaro, nei comuni cioè di Ormea, Garessio, Bagnasco, le quali si giustamente stanno tanto a cuore all'onorevole Basteris, non hanno alcun interesse all'attuazione d'una simile ferrovia, ma soltanto desiderano un breve tronco ferroviario che, scendendo la valle sino a Ceva, le ponga in comunicazione con quella medesima linea.

Sarebbe strano, di fatti, che queste popolazioni le quali, mediante un percorso più breve ed il concorso in una spesa assai più mite, possono raggiungere la linea di Ceva, per scendere di là a Savona, potessero esser costrette a partecipare alla costruzione di una ferrovia per Oneglia, il di cui costo,

potendo ascendere a circa 30 milioni, cagionerebbe infallibilmente la rovina e il disastro di quelle piccole comunità.

(L'oratore sembra stanco.)

Voci. Si riposi.

BIANCHERI. Desidero continuare.

PRESIDENTE. Si riposi un momento.

La seduta è sospesa per cinque minuti.

Si riprende la seduta.

Prego gli onorevoli colleghi di riprendere i loro posti.

BIANCHERI. Diceva testè come io mi acciugessi con gran dolore alla parte più ingrata di questo mio discorso, colla quale mi è forza di stabilire un confronto fra le due linee, che sono state sventuratamente messe in contrasto. Diceva come, a parer mio, una volta eseguita la ferrovia Savona-Ceva, avesse perduta ogni ragione di essere la linea Ceva-Oneglia; come quelle due linee venendo a costituire un ristretto triangolo, col mettere capo ambedue a Ceva, non corrispondano ad interessi così vasti ed importanti che abbiano bisogno di essere ancora so idisfatti; come le stesse popolazioni, che sono sul versante nord della linea Oneglia-Ceva non credo che possano avere un grande interesse alla esecuzione della medesima, in quanto che con un brevissimo percorso, e con una spesa relativamente tenue, quelle popolazioni possono essere allacciate alla stazione di Ceva.

Diceva parermi evidente che sarebbe strano, e fors'anco rovinoso, se si volesse obbligare quelle popolazioni a concorrere per una ferrovia da Oneglia a Ceva, la quale loro verrebbe ad imporre un sacrificio ingentissimo, ed a dare un beneficio forse di minor importanza.

Onde, io, nel far voti perchè quelle popolazioni siano nei loro giusti, legittimi desideri appagate, reputo che per conseguir quest'intento non sia punto necessario di prendere in considerazione il progetto di una ferrovia tra Ceva ed Oneglia; ma mi compiaccio di aggiungere che ove il Governo e la Commissione stimassero di ammettere siffatto progetto, io non direi una parola in contrario, poichè egli è solo per legittima difesa che io mi veggo trascinato a combatterlo, ma non esprimerò mai voti perchè sia agli altri negato quel bene, che desidero a me stesso.

L'onorevole Borelli ha lungamente parlato degli studi, che furono fatti intorno alle summenzionate due linee, ed ha spiegata una severità quasi spietata contro quelli, che riguardano la linea Cuneo-Ventimiglia.

Io non posso astenermi dall'osservare alla Camera come finalmente gli studi, sui quali poggia il

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

progetto della ferrovia Oneglia-Ceva non possano, neanche nel loro complesso, dirsi interamente perfetti; poichè l'ingegnere Giordano, che ne fu l'autore, si proponeva di introdurre delle modificazioni nel suo primo progetto, e senza temerità si può anche asserire che quegli studi, di fronte a quelli definitivi, per la linea lungo la valle della Roia, sono assai meno esatti e completi. Quel progetto per una ferrovia da Oneglia a Ceva presenta ancor esso le sue gravi difficoltà, propone una galleria di oltre cinque chilometri, pendenze che superano il 18 per mille, e per la necessità di attraversare l'Appennino a grave altezza, la ferrovia dovrebbe inerparsi sui fianchi di monti poco fertili e popolati.

Inoltre, l'autore di quel progetto, ingegner Giordano, nell'intendimento di migliorarlo ed abbreviare le distanze, vi ha introdotto una variante, mercè la quale si avrebbero delle pendenze nientemeno che del 42 per mille; e l'onorevole Borelli, che fu invaso da un santo terrore, allorchando s'avvide che nel progetto per la linea nella valle della Roia le pendenze potevano andare sino al 30 per mille, non ha trovato una sola parola per biasimare, se non condannare, la proposta dell'ingegnere Giordano.

BORELLI BARTOLOMEO. Ho fatto male.

BIANCHERI. Ho fatto male, dice l'onorevole Borelli; ha fatto malissimo, dico io. Vero è che l'onorevole Borelli ha trovato un modo facile per rimediare a tutti questi lamentati inconvenienti. Egli è venuto ieri a dimostrarmi che, se quel progetto fosse rimesso ai suoi studi, alle sue meditazioni, egli troverebbe modo di migliorarlo, di accorciarlo, di diminuirne la spesa, in guisa che potesse in fine avere tutti i pregi e presentare tutti i benefizi, di cui possa un progetto essere largamente fornito.

Dichiaro all'onorevole Borelli che da lunga pezza io sento per lui sincera ammirazione, e pel distinto suo ingegno e per i preclari servigi, che egli ha reso al paese; e gli dichiaro di essere sempre disposto a tenere la sua parola in gran conto; ma mi permetta di osservargli che la Camera avrà ragione di non voler confidare nelle sue dichiarazioni, poichè un progetto di ferrovia non può con brevi parole essere migliorato e corretto. Non dubito che egli ne abbia il concetto; è peccato però che non sia stato mandato ad effetto, e che alle sue buone intenzioni non vada unita quella legale sanzione, di cui un progetto, prima di essere accolto, ha d'uopo di essere rivestito.

Ho ragionato testè delle distanze, che correrebbero tra i punti di partenza delle due linee, che si contendono la palma, Ventimiglia-Oneglia ed i principali centri situati nel bacino occidentale del Piemonte; ed ho dimostrato come il beneficio sa-

rebbe assicurato alla linea Cuneo-Ventimiglia; ho tralasciato di parlare delle distanze, che si verifiche- rebbero verso levante e riparo all'ommissione.

Prendendo Alessandria per obiettivo, centro di tutte le ferrovie, che mettono capo in Piemonte, dirò che la distanza tra Oneglia, Porto Maurizio e Ceva sarebbe di 84 chilometri, la distanza tra Ceva ed Alessandria è di 108 chilometri, il che stabilisce che la distanza fra Oneglia ed Alessandria passando per Ceva sarebbe di 192 chilometri.

Da Oneglia a Savona si computano 67 chilometri, da Savona ad Alessandria 105, in complesso 172 chilometri; si ha dunque un risparmio di 20 chilometri andando da Oneglia ad Alessandria per Savona anzichè per la progettata linea di Ceva.

E valga ciò a dimostrare quanto sarebbe assurdo se prendendo ad obiettivo Alessandria e gli altri luoghi collocati ad oriente, si pretendesse di far costruire una ferrovia, la quale o tornerebbe inutile allo scopo, o ne allungherebbe di 20 chilometri il percorso.

Tuttavia l'onorevole Borelli, nella seduta di ieri, accennava a talune distanze, le quali mi parve faces- sero grande effetto sulla Camera; egli intese di provare che da Milano, da Novara, ecc., venendo ad Oneglia e ad occidente, si avrebbe un minore per- corso passando per la linea Ceva-Oneglia, anzichè per un'altra linea.

Ora, o signori, se è vero che tutte le ferrovie del- l'oriente d'Italia come dissi mettono capo ad Ales- sandria, che Alessandria è il punto ove convergono tutte quante queste ferrovie, e se è certissimo che da Alessandria passando per Savona si guadagnano 20 chilometri invece che passando per Ceva-Oneglia, è evidente che, sia che si venga da Milano, sia che si venga da Novara o da qualunque altro punto, passando per Savona-Oneglia pel litorale si impie- gano sempre 20 chilometri di meno, che passando per la progettata ferrovia Oneglia-Ceva; vi sarebbe pertanto non già un beneficio, ma bensì un vero danno.

Adunque, avendo per obiettivo Alessandria e la parte orientale del paese, la linea di Savona sup- plisce interamente ad ogni interesse, appaga tutti i bisogni; se l'obiettivo è la parte occidentale del Piemonte, l'alta valle del Po ossia Torino, Cuneo e Saluzzo, Pinerolo, Mondovì, già ho dimostrato quanto vantaggio presenti la linea Ventimiglia-Cu- neo, su quella di Ceva-Oneglia.

E allora, io mi dimando, quale potrebbe essere ancora la ragione di essere di questa ferrovia? Essa può forse trovarsi nel beneficio, che indubbiamente arrecherebbe a quelle popolazioni, che vi hanno in- teresse; ed io son ben lontano dal voler contrastare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

loro quel beneficio, anzi desidero che al Governo ed alla Camera piaccia di concederlo, ma però, si convenga che quella ferrovia non può reggere il confronto coll'altra, la quale ha il doppio carattere di linea internazionale, e di linea interprovinciale.

E di fatti, o signori, mi basterà porre innanzi alcuni brevi cenni intorno alla storia di questi due diversi progetti di ferrovia; ma deggio premettere poche parole sulle considerazioni militari, che furono con tanta dottrina svolte dall'onorevole Basteris, e sulle quali si appoggiarono egualmente gli onorevoli Celesia e Borelli.

Onorevoli colleghi, io ho per fermo che se fosse possibile un conflitto tra la Francia e l'Italia, e prego Iddio che tenga per sempre lontana una tale possibilità, perchè niuno più caldamente di me desidera l'amicizia e l'unione tra le due nazioni, se pur tuttavia un simile conflitto accadesse, ho per fermo che la parte più minacciata e ad un tempo più vulnerabile d'Italia sarebbe l'alta valle della Roia e dei suoi confluenti.

Ritengo che sarebbe supremo interesse militare il potere in quella data evenienza concentrare nell'alta valle della Roia un maggior nucleo di forze possibili, sia per impedire che di là possa irrompere il nemico (da quella strada, ch'egli ha sempre tenuto, in ogni evento riescito doloroso all'Italia) sia per potere da quel punto difendere la parte più occidentale delle Alpi marittime, che sovrastano al contado di Nizza, sia specialmente per impedire che risalendo la valle della Briga possano essere girate le forti posizioni di Saccarello e di Tanarello, minacciati il forte di Nava ed altre posizioni militari, e onde scongiurare il pericolo che da lì si possa invadere la valle del Tanaro. Onde io stimo di non potere essere da veruno smentito, se affermo che in un'evenienza di guerra colla Francia, uno dei luoghi che vuole essere poderosamente provveduto di forze e gagliardamente difeso è appunto l'alta valle della Roia, dove verrebbe a sboccare la ferrovia, di cui sto ragionando.

In quanto poi al tronco, che dall'alta valle della Roia metterebbe al mare, io osservo che anzitutto per quel tratto la ferrovia deve essere considerata sotto l'aspetto commerciale ed economico piuttosto che militare; soggiungo però che ove si reputasse di dover difendere il litorale, in simile caso questa ferrovia potrebbe pure rendere dei grandissimi servizi, inquantochè contribuirebbe a recare con facilità delle forze considerevoli proprio sulla strada della Cornice, minacciando di fianco il nemico o tagliandogli la strada, onde non possa invadere ed occupare quelle contrade.

Quante volte poi si credesse di non difendere il

litorale, rimarrebbe pur sempre una minaccia che da quel punto si possa ad un tratto sboccare con numerose forze militari, e sotto questo riflesso questa ferrovia avrebbe una grandissima importanza, tanto più se si consieri che la medesima, scorrendo per la valle della Nervia, sarebbe messa al coperto della frontiera nemica da quel gigantesco contrafforte, da quella cortina di monti altissimi che divide la valle della Nervia da quella della Roia. Non voglio più oltre dilungarmi in considerazioni militari, poichè sento tutta la mia inferiorità di fronte agli onorevoli, momentanei, miei avversari, che seppero discorrerne con tanta valentia.

D'altronde so che è un campo questo, in cui potrei facilmente porre il piede in fallo; mi avrà bastato di aver presentate queste succinte considerazioni, allo scopo di dimostrare come da Alessandria, da Cuneo, da Torino, dalla valle del Po, ove dovranno raccogliersi le nostre forze militari, sia importante che ad un dato punto queste forze possano sboccare verso il colle di Tenda, là, dove si dovrebbe arrestare il nemico, da dove potrebbe tentare di muovere i primi passi per invadere il suolo italiano, e dove sarebbe sommamente dannoso che non fosse arrestato, perchè una volta varcate quelle Alpi marittime, egli sarebbe padrone della valle del Tanaro e minaccierebbe tutta la valle del Po.

Ripeto non mi dilungo maggiormente perchè temerei che, non solo gli egregi miei colleghi, ma specialmente l'illustre generale, che vedo vicino a me (il deputato Ricotti) potesse farmi il meritato rimprovero di entrare nel campo di quelle materie, che egli sa trattare con tanta autorità e dottrina ed alle quali del resto, io mi professo profano.

Una voce. Ce ne sono due dei generali.

BIANCHERI. Due, è vero. (*Anche il deputato Bertolè-Viale siede vicino all'oratore*)

I brevi cenni che intendo di esporre alla Camera relativi ai due progetti di ferrovia in discussione, accresceranno forse la noia che già sto arrecandole, ed io le chieggo venia se la gravità dell'argomento mi costringe a dilungarmi più di quanto non vorrei io stesso.

Dissi, in principio, come in ogni tempo si agognassero facili e pronte comunicazioni tra la Liguria occidentale, Nizza ed il Piemonte.

Dal 1857 in poi la ferrovia Cuneo-Nizza richiamò più volte l'attenzione del Parlamento, fu argomento di molteplici pubblicazioni, non cessarono di occuparsene tutti coloro che si erano ad essa interessati; mai però avvenne che si udisse più far parola del progetto di ferrovia tra Ceva ed Oneglia.

Nel 1860 il conte di Cavour, in quel mentre che stavasi imponendo all'Italia il doloroso sacrificio

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

della perdita di Nizza, dichiarava non doversi tuttavia dimenticare la progettata ferrovia da Cuneo a Nizza, la quale, anzi, acquistava una importanza maggiore dal fatto che il contado di Nizza non avrebbe potuto esimersi dal provvedersi in Piemonte delle derrate, che gli sono indispensabili, credeva egli, perciò, che sarebbe stata più facilmente eseguita, inquantochè la Francia avrebbe sentito il bisogno di concorrere nella spesa.

Più tardi gli avvenimenti gravissimi, ai quali noi dovemmo la costituzione della nostra nazionale famiglia, distolsero l'attenzione da questioni di simile genere, ma nullameno, il Governo non perdeva di vista gli interessi, a cui riferivasi il progetto della ferrovia succitata, interessi che le mutate condizioni avevano reso supremamente nazionali.

Nel 1862, essendo presidente del Consiglio Rattazzi, ministro dei lavori pubblici l'onorevole Depretis, egli presenta un disegno di legge per la costruzione di una strada ordinaria nella valle della Roia, la quale giovasse a raccogliere ed allacciare quelle popolazioni, che per effetto delle mutazioni avvenute, erano rimaste staccate dalle loro antiche relazioni.

Nel 1873, non appena questa strada è ultimata, l'onorevole Sella, ministro delle finanze, l'onorevole Lanza essendo presidente del Consiglio, presenta un disegno di legge pel traforo del Colle di Tenda allo scopo di assicurare e migliorare le comunicazioni ordinarie, minacciate dal pericoloso stato, in cui trovavasi la strada che attraversa il Colle di Tenda; e la Camera in allora votò la spesa di 2 milioni e più per eseguire questa opera grandiosa.

Nell'anno 1875 un egregio ingegnere, ed altre distinte persona, si presentano all'onorevole Spaventa, ministro dei lavori pubblici, e chiedono di essere autorizzate a completare gli studi della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, domandando quali siano le intenzioni del Governo riguardo a questa linea.

L'onorevole Spaventa risponde: che il Governo sarebbe lietissimo, di potere accordare la concessione di quella ferrovia, nella quale riconosce grandissima importanza nazionale per l'Italia, e si dichiara pronto a presentare un disegno di legge per sussidiare largamente questa concessione.

Nel 1877, l'onorevole Depretis presenta il primo disegno di legge per costruzioni ferroviarie. È vero che in esso l'onorevole Depretis non fa cenno della ferrovia in discorso; ma l'onorevole Depretis scrive e dichiara che ove se ne domandi la concessione, egli è disposto a farne oggetto di speciale trattamento.

Nel 1878 l'onorevole Baccarini presenta un altro disegno di legge per costruzioni ferroviarie, ed in-

scrive su apposita tabella fra le linee di carattere eminentemente nazionale e meritevoli dell'attenzione del Parlamento, la ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Dal disegno di legge proposto dall'onorevole Baccarini la Commissione, per organo dell'onorevole Morana, relatore, estrae e formula l'articolo 31. In questo articolo 31 è prescritto che nello spazio di 18 anni si debba pure eseguire la ferrovia Cuneo-Ventimiglia. L'onorevole Depretis, a sua volta, dall'articolo 31, trae quelle linee, che gli sembrano più importanti e ne fa oggetto di speciali proposte. Si sono fatte le meraviglie perchè il progetto che più mi riguarda, che pareva essere ancora allo stato di embrione, o relegato nelle regioni delle nubi e della immaginazione, abbia ad un tratto potuto prendere una forma concreta e sia diventato una reale proposta. Ma io domando agli onorevoli miei contraddittori: dall'articolo 31 sono pur sorte altre proposte che prima erano egualmente comprese nelle cosiddette ferrovie dell'avvenire; forse che la linea di Bassano-Primolano, che ha avuto così caldi sostenitori in quest'Aula, che anzi volevasi ad ogni costo classificare in prima categoria, forse che Bassano-Primolano non era ugualmente nell'articolo 31, nel nebuloso, incerto, vago articolo 31, come vi era pure Cuneo-Ventimiglia?

Ma forse che la linea Aulla-Lucca che ha avuto l'onorevole Marselli per sostenitore caldissimo, per apologista vivissimo, forse che la linea Aulla-Lucca non era pure compresa nello articolo 31? Ma come mai queste meraviglie, questi stupori sorgono ora e soltanto per la linea Cuneo-Ventimiglia, e non si fu detta una parola quando si è trattato della linea Primolano-Bassano, o della Aulla-Lucca e di altre ferrovie? Ciò dimostra, o signori, esistere una concatenazione di circostanze, da cui piglia la sua ragione d'essere ogni proposta. Ciò dimostra essere nella coscienza di tutti gli uomini egregi, da me citati, che quelle ferrovie racchiudevano in loro una somma importanza, avevano il carattere di un vero interesse nazionale.

Ciò dimostra che quando questo convincimento è trasfuso nell'animo degli uomini, cui è affidato il governo della cosa pubblica, evidentemente deve venire il momento, in cui questi convincimenti assumano e trovino una forma concreta, pratica, effettiva, come appunto è accaduto.

Ma vi è di più, o signori; in occasione della discussione generale del presente disegno di legge, l'onorevole Borelli Giambattista, dopo uno splendido discorso per sostenere appunto la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, propose un ordine del giorno, del quale mi è grato dar lettura alla Camera:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

« La Camera, riconosciuta l'importanza commerciale, internazionale e strategica della ferrovia Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda e Valle di Roia, ed all'uopo colla variante per la Valle della Nervia, invita il Governo a prendere in considerazione tale ferrovia e prestarvi il suo appoggio per ogni eventualità. »

Ora, signori, quest'ordine del giorno fu svolto. L'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarò di accettarlo pregando di ritirarlo, inquantochè il concetto, il soggetto dell'ordine del giorno, era concretato e trasfuso in una formale proposta. Non faceva più d'uopo di metterlo ai voti, e l'onorevole Borelli, prendendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, ritirò il suo ordine del giorno. E come!... E in occasione della discussione generale, in cui si chiamava l'attenzione della Camera su quest'argomento, e in quella che l'onorevole Borelli si faceva caldamente a sostenere questa sua proposta non surse alcuno a fare oggetto di contestazione la proposta medesima; e in occasione della dichiarazione del ministro dei lavori pubblici di accettarla e nell'occasione, in cui la Camera pigliava atto di quella dichiarazione ed implicitamente approvava l'ordine del giorno citato, non è sorta una voce nè a reclamare, nè a protestare, nè a fare osservazioni ed obiezioni in contrario, e subitamente, tutto a un tratto si viene a sollevare una quantità di difficoltà, che assolutamente io non riesco a spiegarvi!

Signori, se appunto, come dissi, dal 1860 in poi la linea della ferrovia Cuneo-Ventimiglia fu sempre oggetto delle sollecitudini del Governo e del Parlamento senza che si parlasse mai della ferrovia Oneglia-Ceva, ciò dimostra che l'una aveva serbato intera la sua importanza, e l'altra l'aveva interamente perduta.

Mi giova soggiungere ancora che il progetto di una ferrovia per Cuneo, ottenne dalla città di Nizza appoggio e promessa di un largo sussidio; uguale appoggio gli è dato dal dipartimento delle Alpi marittime, che vivamente ne reclama ai due Governi la esecuzione, e non meno è appoggiato e richiesto dal dipartimento del Varo insino a Tolone, che ne apprezza la grande utilità.

Il progetto d'una ferrovia Cuneo-Ventimiglia ha un sussidio assicurato dalla città di Cuneo e da quella provincia; ha sussidi votati dalla più gran parte dei comuni posti lungo la linea. E come avviene che si raccolgono tanti sussidi per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e mai sorge una proposta, ne anche un eccitamento, per un sussidio qualunque a beneficio della ferrovia Oneglia-Ceva? Se fosse vero che la ferrovia Oneglia-Ceva soddisfi egualmente

bene, ed anzi meglio gli interessi verso Nizza e la Francia meridionale, ed appaghi quelli della provincia di Cuneo, quegli enti morali avrebbero certamente votato dei sussidi anche per quella ferrovia.

Da ciò è reso pur manifesto, ed in modo da non potersi mettere in dubbio, che soltanto la prima di esse ferrovie ha una importanza da tutti riconosciuta.

Aggiungerò ancora poche parole intorno alle pubblicazioni relative a queste ferrovie. Il progetto di ferrovia Cuneo-Ventimiglia del generale Cerroti ha fatto oggetto di una pubblicazione speciale, diramata ovunque, e, come dissi, dappertutto altamente lodata. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia in tutti i progetti ideati per la traversata delle grandi Alpi vien sempre indicata come quella, la quale deve esserne la continuazione, assicurando le più brevi comunicazioni tra il mezzodì della Francia, Marsiglia specialmente, ed il nord.

L'ingegnere Stramm, deceduto recentemente, studiò il traforo del Montebianco per mettere in comunicazione la Svizzera e la Francia colla valle d'Aosta. Ora fra le considerazioni da lui svolte vi è appunto questa, che eseguita l'ideata ferrovia lungo la valle d'Aosta, allacciandosi alle ferrovie dell'alto Piemonte, verrebbe ad immettersi nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e dare perciò alle comunicazioni del nord con Marsiglia, con Nizza specialmente, un grandissimo risparmio di percorso.

L'ingegnere Wautheleret studia un progetto pel traforo del colle di Menouve, nella stessa valle, ed egualmente egli mette in rilievo come per mezzo di questa ferrovia, allacciandosi a Torino, alla Cuneo-Ventimiglia, si possano grandemente accorciare le comunicazioni.

Il distinto ingegnere Arnaldi studia un progetto di ferrovia che partendo da Alessandria, dalla valle del Tanaro, anzichè scendere ad Oneglia, vada a sboccare a Ventimiglia.

In Svizzera, i fautori del traforo del Sempione, in diverse pubblicazioni, nell'intento di dimostrare i benefizi che se ne possono raccogliere, pongono innanzi la possibilità di congiungersi alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e potere stabilire in tal modo una più diretta e più breve arteria ferroviaria, che unisca il nord a Nizza ed al mezzodì della Francia.

Ora, se per la linea di Ceva-Oneglia esistessero realmente tutti quei vantaggi, che con tanto ingegno l'onorevole Borelli attribuiva a questa linea, come mai uomini insigni, uomini che non vi sono ignoti, non avrebbero proposto che si scendesse da Torino per Ceva ed Oneglia, anzichè per Cuneo-Ventimiglia?

Penso, o signori, di aver dimostrato come la ferrovia Oneglia-Ceva non possa assolutamente com-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

petere colla ferrovia Cuneo-Ventimiglia, sia perchè in ogni caso gli obbiettivi delle due linee sono interamente diversi, sia perchè i vantaggi sono assai maggiori per l'una linea anzichè per l'altra. E veramente non so comprendere come si possa venire a proporre che l'una sia sostituita all'altra.

Vero è che gli onorevoli preopinanti hanno creduto di non spingere tanto oltre la loro domanda; colla prima loro proposta, presentata ieri dall'onorevole Ceesia, chiedevano che alle parole, *ferrovia Cuneo-Ventimiglia* si aggiungesse *ovvero, Ceva-Onglia-Porto Maurizio*; colla seconda presentata oggi dall'onorevole Bartolomeo Borelli, chiedono apertamente che si sospenda ogni deliberazione. (*L'onorevole Borelli Bartolomeo chiede di parlare*)

Io confido che la Camera vorrà respingere l'una e l'altra di queste proposte; confido che non vorrà ammettere la proposta d'alternativa fra le due linee; ravviserei una vera sventura per quelle popolazioni, che vi sono interessate, se venissero poste nella dura necessità di dover scegliere tra le due linee, o di dover aspettare ulteriori studi onde avere più tardi e chi sa quando, una decisione.

L'onorevole Lacava osservava giustamente, non è gran tempo, che quando siffatte questioni sono messe innanzi al Parlamento, questo ha l'obbligo di risolverle, perchè è carità di patria impedire che esse siano abbandonate alle vive discussioni degli interessati e possano degenerare in deplorabili conseguenze. È dovere, nonchè carità di patria, è dovere del Parlamento di distruggere qualsiasi lievito di dissidi; è dovere del Parlamento di dare il suo giudizio su queste questioni, quando ad esso sono sottoposte; e di darlo in modo, che il giudizio stesso sia definitivo.

Stimerei una vera sciagura, o signori, per quelle popolazioni, se voi voleste tenere in sospeso la soluzione della questione, che oggi qui si agita, poichè potrebbe diventare un elemento di discordia fra esse, unite da vincoli di affetto reciproco. (*Benissimo!*)

Onè, ch'io prego e supplico nuovamente la Camera a voler respingere qualsiasi proposta sospensiva; la Commissione ha giustamente osservato nella sua relazione, che la peggiore delle soluzioni, che possa darsi ad una questione, è quella di tenerla in sospeso.

E poi, a che pro una proposta sospensiva? Ma il Governo ha detto quale è la linea che presceglie; la Commissione ha pure espresso il suo avviso: vi sono gli studi, vi sono tutti gli elementi per decidere, forse più di quanto non ve ne siano per molte altre linee. A che pro dunque la proposta sospensiva? Per avere un'ulteriore deliberazione del Governo? Ma il Governo ha già deliberato. Per avere un'altra

deliberazione della Commissione? Ma la Commissione ha pure essa deliberato. Per aver studi maggiori? Ma di studi se ne sono fatti già tanti. Quindi è che la proposta sospensiva non potrebbe far altro che produrre i più fatali effetti materiali e morali, senza che potesse menomamente giovare ad alcuno.

Signori, io vi chieggo adunque di respingere ogni proposta contraria alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e vi chiedo di approvarla perchè col vostro voto, o signori, voi porgerete una mano fraterna a delle popolazioni, che non hanno dimenticato l'Italia, e che l'Italia certamente non potrà mai dimenticare. (*Bene! Bravo!*)

Voi darete prova di simpatia e d'affetto a quelle popolazioni, che già vi furono unite; affetto e simpatia che un doloroso distacco può far tacere, ma spegnere mai nel vostro cuore. (*Benissimo!*)

Signori, io vi chiedo un voto favorevole a questo progetto; poichè voi verrete così a manifestare la vostra affezione a delle popolazioni, che circostanze dolorose per l'Italia hanno collocato in una poco lieta condizione; a popolazioni che, poste in mezzo ad un incerto ed insidioso confine, tengono alta e onorata la bandiera d'Italia, serbano caro il santo affetto alla patria. (*Bravo! Benissimo!*)

Voi darete un pegno d'affetto a quelle popolazioni, e le incoraggerete, poichè esse sanno che l'Italia ha loro affidato una missione; ed io vi accerto, o signori, che esse sapranno sempre degnamente adempirla. (*Bravo!*)

Il votare questo progetto sarà incoraggiarle a persistere nel loro patriottico contegno; il negarlo, permettete che io ve lo dica, sarebbe indebolirle, ed indebolirle sarebbe indebolire voi stessi (*Bene!*), sarebbe dir loro che voi disapprovate il modo dignitoso, nobile e patriottico che sanno tenere. Ond'io non dubito punto, o signori, che voi darete loro questa prova di simpatia e di affetto. Io ve lo chieggo in nome d'Italia, ve lo chieggo in nome di un interesse supremamente nazionale. (*Bravo!*)

Sono oramai quasi trent'anni che io seggo in Parlamento; pochi forse ci troviamo qui ad aver percorso insieme la carriera parlamentare subalpina; molti invece mi conoscono dacchè felicemente ci siamo uniti nella grande famiglia italiana; ma tutti potranno farmi fede come io non abbia mai alzato la voce, se non che per chiedere quello, che sentivo essere conforme agli interessi della nazione. E oggi più che mai, per la gravità dell'interesse che mi occupa, io oso ancora alzare questa voce e dirvi: Signori, date il vostro voto favorevole a questo progetto, perchè è l'interesse d'Italia che lo richiede.

Io, non solo confido, ma permettetemi che me ne tenga certo. Poichè non vorrete negare questa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

prova di benevolenza e di affetto alle popolazioni, in nome delle quali io vi prego. (*Bene! — Applausi*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo ai voti, ben inteso che rimane riservato il diritto di parlare al ministro, al relatore ed a chi ne ha chiesto facoltà per fatti personali.

(La chiusura è approvata.)

L'onorevole Celesia ha facoltà di parlare per un fatto personale, indicandolo prima.

CELESIA. Le cortesi parole che l'onorevole Biancheri ha dirette a me e ai miei colleghi mi dispensano dal rilevarne altre, che forse sono a lui sfuggite inavvertitamente, e che avrebbero potuto far giudicare come non lodevoli gli intendimenti nostri.

Ma debbo rispondere ad un'osservazione che può dirsi personale, quella cioè che nè io nè gli altri colleghi abbiamo fatto obiezioni allorché l'onorevole Giambattista Borelli ha proposto l'ordine del giorno di cui l'onorevole Biancheri ha dato testè lettura. Mi pare che questo fatto negativo avrebbe dovuto meglio chiarire e persuadere l'onorevole Biancheri sugli intendimenti nostri, i quali non erano punto di avversare la linea che egli propugnava. Noi fummo nella necessità di mettere l'alternativa che abbiamo posta, quando fu per noi evidente il proposito di non ammettere due valichi nella stessa provincia, e nella convinzione in cui eravamo che la linea per Ceva fosse meno costosa ed egualmente conveniente. E qui mi affretto ad aggiungere, che tra la proposta da me presentata, d'accordo coi miei colleghi, e quella che fu detta sospensiva, non c'è differenza, perchè entrambe queste proposte tendevano ad indurre il Governo a fare studi comparativi tra le due linee di Cuneo-Ventimiglia e di Ceva-Oneglia.

Poichè io non debbo parlare che per un fatto personale, non mi permetterò alcuna osservazione sulla necessità della linea Ceva-Oneglia, non ostante l'esistenza della linea di Savona; tanto più che ho detto ieri che questa questione era già stata preventivamente decisa dalla Commissione del 1858, la quale aveva riconosciuto che la zona di azione della linea di Savona non avrebbe potuto estendersi là dove i valichi dell'Appennino, per Albenga e Nava, essendo bassi, rendevano più facili le comunicazioni coll'altro versante.

L'onorevole Biancheri ha pure accennato ai sussidi deliberati ed alle manifestazioni fatte dai corpi morali a favore della linea che egli preferisce. A questo punto io debbo richiamare l'osservazione già

fatta, che anche i Corpi morali interessati alla linea Ceva-Oneglia non hanno ommesso di deliberare sussidi; sussidi certamente efficaci, poichè toccarono quasi i due milioni, quantunque la sottoscrizione non fosse completa.

Ed in quanto alle manifestazioni dei corpi morali, io ricorderò all'onorevole Biancheri che il Consiglio provinciale di Porto Maurizio non ha preso mai una deliberazione esplicita piuttosto per l'una che per l'altra delle due linee. Ma io credo che ad una determinazione assoluta ed esclusiva non fossero venuti neanche gli illustri uomini cui ha accennato l'onorevole Biancheri, e i quali, nel manifestare l'idea del traforo del monte Bianco, o di altre simili opere gigantesche, se accennarono alle comunicazioni fra il Piemonte e Nizza, non ne precisarono l'andamento piuttosto per le valli di Roia, o di Nervi, che per quella dell'Impero, od altra.

Io qui mi arresto, per tema che l'onorevole nostro presidente mi dica che vado oltre i confini del fatto personale. Del resto io partecipo ai medesimi sentimenti che ha espresso con calorose parole l'onorevole Biancheri: ma a me pare che, anche essendo animati da cotesti sentimenti, si possa sostenere che essi sono attuabili tanto nel caso in cui la congiunzione della linea del Piemonte colla linea del litorale si verifichi in un punto distante da Nizza un'ora di più, quanto in quello che ne disti un'ora di meno.

Io credo che nè il Governo, nè la Commissione, nè la Camera siano dispensati dal determinare, con ponderazione, quale sia il progetto che s'intende adottare; imperocchè finora nemmeno si è chiarito se la ferrovia debba correre per val di Roia o per val di Nervi.

PRESIDENTE. Questo lo udiremo or ora.

CELESIA. Io dico questo, perchè avrei desiderato di saperlo prima, a fine di fare le osservazioni opportune e modificare le dichiarazioni fatte, in conseguenza di que le concordate fra il Ministero e la Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Borelli Bartolomeo ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego di indicarlo.

BORELLI BARTOLOMEO. Io avrei anche troppi fatti personali, perchè l'onorevole Biancheri, si può dire, ha fatto un attacco a fondo contro di me. Ma io non ho il coraggio di occupare la Camera durante un'ora, per affari che mi riguardano personalmente, e rinunzio alla facoltà di parlare. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Nessuno si sorprenderà dell'opinione del Governo sulla questione che fu lungamente dibattuta in questa Camera; io personalmente non ho mai nascosto la mia opinione. Ministro nel 1862, dopo che la contea di Nizza era già unita alla Francia, io proposi la legge per la strada rotabile, e quantunque volte mi venne occasione, nella Camera o fuori, di discutere coi diversi corpi morali che chiedevano questa linea, e con coloro che parlavano a nome delle popolazioni interessate, io non ho mai esitato a manifestare la mia opinione favorevole alla linea Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda.

Oggi il Governo divide pienamente la mia opinione personale, e io spero che anche la Commissione vorrà accoglierla.

Le ragioni furono lungamente esposte ed io le riassumerò in pochissime parole. Questa linea ci è imposta da gravi ragioni economiche e militari; peccato che non la potremo costruire tanto presto!

E però conviene che l'onorevole Biancheri abbia un poco di pazienza, come l'ha avuta per l'esecuzione della strada nazionale nella valle della Roja.

Obiettivo di questa linea è il contado di Nizza e tutto il mezzodì della Francia. Non basta fare un giro per arrivare a queste contrade, a queste regioni; per avere contatti veramente utili ci vuole una linea che penetri per la via più diretta che sia possibile, nel cuore di queste regioni.

Ora queste condizioni evidentemente si trovano solamente nella linea che parte da Cuneo, passa il Colle di Tenda, e va a Ventimiglia per la spaccatura naturale della valle di Roja.

La ragione che ci indusse a preferire questa linea fu principalmente una considerazione economica, confortata ancora da considerazioni geografiche. Questo passaggio delle Alpi, aperto per mettere l'Italia in comunicazione coi dipartimenti meridionali della Francia, deve passare le Alpi, ovvero deve passare questa vertebra dell'Appennino che rende così difficili le comunicazioni tra le diverse parti della penisola, ha bisogno, per quanto è possibile, di essere stabilito in tale località che non ce ne sia un altro troppo vicino, a meno che una grandissima ragione non ce lo imponga.

Ora, noi vediamo che in tutto il circolo delle Alpi, dal Gottardo alle Alpi marittime, al Colle di Tenda, anzi al passaggio che adesso tende a Savona, non abbiamo che la linea del Moncenisio; mentre la valle di Exilles, quella di Fenestrelle, e tutte le altre vallate, per giudizio degli uomini competenti in materia di comunicazioni, e special-

mente sotto il punto di vista militare, sono giudicate poco conformi agli interessi del nostro paese.

La sola spaccatura che ci si offre e che soddisfa insieme a tutti gli interessi, parmi che evidentemente sia la linea da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda. Perciò senza entrare in altre spiegazioni, dico che noi non possiamo esitare a pregare la Camera, di volere fin d'ora sciogliere la questione e votare la proposta del Governo, che speriamo accettata dalla Commissione, per la linea Cuneo-Ventimiglia. E a questo deve anche confortarci il ragionamento tanto eloquente dall'onorevole Biancheri. Nessuno meglio di lui avrebbe potuto toccare questo argomento, perchè il suo cuore palpita in mezzo alle popolazioni di cui rappresenta così degnamente in questa Camera gli interessi ed i nobili sentimenti. E poi Dio buono! Nizza fece parte lungamente della famiglia italiana, lungamente, per secoli, fu unita ai domini della nostra gloriosa dinastia. Supreme necessità della patria, l'interesse dell'unità nazionale ci hanno costretti a dividerci da essa, che fece parte della famiglia italiana e che ora è passata nella famiglia di una nazione amica. (*Benissimo! Bravo! — Applausi*)

Cosicchè, o signori, io credo che la Camera non vorrà esitare ad accettare la proposta del Governo. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

Vediamo se almeno si vota dopo due giorni questa linea.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Però, avendo ascoltato i ragionamenti che si sono fatti in questa lunga discussione, io non ho potuto non considerarne l'importanza. Gli interessi patrocinati dall'onorevole Basteris, quelli difesi dall'onorevole consigliere e deputato Celesia, e quelli infine sostenuti dall'onorevole deputato Borelli sono sicuramente degni di ogni considerazione; ma a me pare che non lo siano nella misura che hanno voluto dimostrare i tre onorevoli colleghi.

Cosicchè, mentre io non posso ammettere una nuova traversata dell'Appennino, non posso lasciare in sospenso la scelta da farsi fin d'ora dalla Camera della linea Cuneo-Ventimiglia; sono però disposto, com'è disposto l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, ad esaminare la questione di un tronco ferroviario che da Ceva conduca fino ad Ormea. Io non so se questa concessione preliminare, alla quale spero vorrà annuire la Commissione, contenterà gli onorevoli proponenti. Mi pare che questo tronco debba tornare economicamente utile perchè è una diramazione non troppo costosa, che raccoglierà un movimento di una certa importanza, il quale aumenterà i prodotti della linea principale, e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

soddisferà a tutti gli interessi economici di una numerosa popolazione, la quale attualmente non ha alcun beneficio di ferrovia.

Poi mi pare che questa linea possa soddisfare in parte agli interessi militari, perchè ci dà il mezzo di avvicinare i trasporti destinati alla difesa di quella cresta dell'Appennino.

Perciò io propongo alla Camera: 1° di approvare in seconda categoria la linea Cuneo-Ventimiglia; 2° di respingere la questione sospensiva che lascia indecisa la questione del tracciato; 3° di voler consentire che la Commissione ed il Ministero si facciano ad esaminare il collocamento in una categoria, che non sia la seconda (perchè veramente l'importanza di questa linea non lo permetterebbe) di un tronco che da Ceva arriverebbe ad Ormea.

Prego la Camera di accettare questa triplice mia proposta.

PRESIDENTE. La Commissione...

Voci. Ai voti! Ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Al punto in cui è giunta la discussione, la quale ha fatto note tutte le ragioni politiche, militari, ed economiche che assistono alla linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza; tanto che la Camera si mostra impaziente di votarla; nulla altro mi resta a dire. In nome della Commissione mi associo alle proposte fatte dall'onorevole presidente del Consiglio.

Mi permetta però la Camera una cosa sola, che ricordi cioè, le parole proferite dal conte Di Cavour, nel momento in cui si discuteva la cessione alla Francia di Nizza e della Savoia, cessione dolorosa per tutti gli italiani. Egli rispondendo all'onorevole G. B. Borelli diceva così: « In quanto alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza, cui accenna l'onorevole preopinante, io desidero che il Governo del Re, in tempi alle finanze propizi, possa por mano a quest'impresa grandiosa e di non dubbia utilità sia per Nizza e la contea, sia per il bacino dell'alto Po e dell'alto Tanaro. Il Governo non prenderebbe impegno di occuparsene immediatamente, ma a tempo opportuno io non dubito che chi sarà al potere si preoccuperà dell'impresa cui accennava l'onorevole preopinante. » Compriamo dunque il desiderio dell'illustre statista, eseguiamo questa pagina del suo testamento politico, e il vostro voto ricongiunga i nomi di Nizza e del conte Cavour, malauguratamente divisi. *(Bene)*

PRESIDENTE. Ora verremo ai voti.

La linea che testè venne discussa è così indicata: Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda. A questa linea gli onorevoli Borelli Bartolomeo,

Celesia, Basteris, hanno contrapposto il seguente emendamento: « Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda o Ceva-Oneglia-Porto Maurizio per la valle di Tanaro, della Arroscia e dell'Impero. »

Domando all'onorevole Borelli se mantiene questo emendamento.

BORELLI BARTOLOMEO. Ecco, lo ritiro, tenendo conto delle disposizioni della Camera e prendendo atto delle benevoli intenzioni, che ha manifestate a favore di quelle popolazioni l'onorevole presidente del Consiglio, di mettere in una categoria la linea Oneglia-Ceva-Porto Maurizio.

PRESIDENTE. Così rimangono soltanto i due seguenti emendamenti, i quali non hanno che fare con la discussione fatta fin qui. Gli onorevoli Basteris, Celesia ed altri chiedono che sia posto in 2ª categoria il tratto Ceva Ormea-Oneglia-Porto Maurizio.

L'altro dell'onorevole Delvecechio di porre in 3ª categoria il tratto di Ceva-Ormea, ma di questi emendamenti si parlerà poi quando verranno in discussione le linee aggiuntive, ed allora potremo udire quali siano le intenzioni della Commissione e del Ministero. Quindi essendo ritirate l'emendamento Borelli, pongo ai voti la linea così come era proposta dal Governo e dalla Commissione: Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora la linea della tabella B che si tratta di approvare, è la seguente: « Succursale alla ferrovia dei Giovi. » Il primo iscritto è l'onorevole Sanguinetti Adolfo. È presente?

SANGUINETTI ADOLFO. Eccomi.

PRESIDENTE. Credeva che fosse assente. *(ilarità)* Parla contro, onorevole Sanguinetti?

SANGUINETTI ADOLFO. In merito. *(Rumori)*

Voci a sinistra. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Lascino parlare l'onorevole Sanguinetti.

SANGUINETTI ADOLFO. Non parlo nè contro nè in favore, parlo per domandare schiarimenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione.

La necessità di una succursale alla ferrovia dei Giovi è stata riconosciuta dal Governo, è stata riconosciuta dalla Commissione e dalla pubblica opinione. L'attuale linea da Genova a Busalla, per le forti sue pendenze, è diventata insufficiente al traffico tra la città di Genova ed il Piemonte e la Germania. *(Conversazioni)*

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, vediamo di fare qualche cosa; sono due giorni che non concludiamo che ben poco e siamo alla trentesima seduta della discussione sulle ferrovie.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

Parli onorevole Sanguinetti; e se vorrà scendere più giù, sarà meglio udito dagli stenografi.

SANGUINETTI ADOLFO. La Camera ricorda certamente il disastro che avvenne nella galleria dei Giovi nel 1873; ricorda certamente quanta apprensione questo fatto abbia destato nel commercio, inquantochè nessuno ignora a quale e quanta massa di transito internazionale serva questa linea. La possibilità di nuove interruzioni non è cessata, e non sono quindi cessate le apprensioni.

Ancora recentemente, nella inondazione cioè che ebbe luogo nel mese di ottobre 1878, furono assolutamente interrotte tutte le comunicazioni ferroviarie fra il Piemonte e la Liguria. Da ciò le insistenze vive e continue affinché si provveda, mediante una succursale, ad assicurare le comunicazioni fra Genova ed il Piemonte.

L'onorevole Baccarini nel progetto ferroviario che presentava alla Camera riconosceva la necessità assoluta di una succursale alla galleria dei Giovi. Esistono per questa succursale molteplici progetti i quali furono esaminati e dal Governo e dai corpi interessati, come il municipio e la provincia di Genova.

Se guardo alle parole che si trovano nell'articolo 3 della legge, ed alla spesa prevista in 16 milioni, dovrei dedurne che si intenda dare la preferenza al progetto fatto dall'ingegnere Navone, che consiste in una pura e semplice succursale. La nuova linea partirebbe dalla stazione di Brignole, risalirebbe la Valle del Bisagno, si getterebbe, mediante una galleria in Valle Polcevera, per attraversare, poi con un'altra galleria di 6000 metri, l'Appennino, ed arrivare a Busalla. La linea misurerebbe 25 chilometri, dei quali 11 in galleria, che vuol dire quasi la metà. La spesa per l'esecuzione di questa linea è valutata in 16 milioni di lire, il che val quanto dire 660 mila al chilometro.

Io non debbo nascondermi che il progetto dell'ingegnere Navone ebbe l'approvazione, in confronto di altri progetti, di un distinto ingegnere, ora ispettore dei lavori pubblici, il cavaliere Schioppo.

Ma l'ingegnere Schioppo non estese i suoi studi di confronto ad una nuova linea vivamente caldeggiata dalla provincia di Alessandria, la quale sarebbe nello stesso tempo una succursale alla linea dei Giovi; intendo alludere alla linea per le valli della Stura e dell'Orba. Anche per questa linea esiste un progetto compilato da distinti ingegneri, riveduto e corretto, ed il quale è qualche cosa di più di un progetto di massima.

Il punto di distacco di questa linea sarebbe la stazione di Conegliano; poi si getterebbe, attraversando l'Appennino, nella valle della Stura e del-

l'Orba, e per Ovada arriverebbe ad Alessandria. Questa linea avrebbe una lunghezza di 70 chilometri, ed importerebbe una spesa di 22 milioni; quindi costerebbe, in confronto del progetto Navone, 6 milioni di più. Ma, mentre il progetto Navone sarebbe una pura, una semplice succursale, perchè non attraverserebbe nuovi comuni, non porterebbe il vantaggio della ferrovia a nuove popolazioni, il progetto per le valli della Stura e dell'Orba porterebbe il vantaggio della ferrovia a due vallate assai popolose, e dove esistono parecchie manifatture.

Tanto nel progetto Navone, quanto nel progetto della valle dell'Orba, la pendenza sarebbe press'a poco del 16 per mille; ma con questa differenza, che, mentre nel progetto Navone si avrebbe una pendenza del 15 per mille in galleria, nel progetto per le valli della Stura e dell'Orba le pendenze in galleria sarebbero soltanto del 12 per mille. Il che vuol dire un grande vantaggio a favore di questa seconda linea. Si noti ancora che la pendenza massima del 16 per mille sulla linea della Stura e dell'Orba si verifica per brevissimo tratto, mentre sarebbe quasi costante nella succursale del Bisagno. La linea per le valli più volte ripetute, oltrechè farebbe le funzioni di succursale all'attuale linea dei Giovi, servirebbe, come già accennai, alle popolazioni di due vallate e porterebbe il beneficio della ferrovia a 25 o 30 comuni attraversando un territorio ricco di ogni maniera di prodotti, sia industriali, sia agricoli.

Comprendo che si possa chiedere se la spesa valutata in 22 milioni sia sufficiente. Non sono disposto a giurare *in verba magistri*, molto meno nei calcoli degli ingegneri che l'esperienza dimostra così fallaci. Ma se qualche dubbio si volesse da qualcuno elevare, eleviamoli per ambedue i progetti, e non per un solo. Noi siamo di fronte a due progetti. Per l'uno d'essi la spesa è valutata a 16 milioni e si avrebbe una semplice succursale; per l'altro progetto la spesa è calcolata in 22 milioni, e si avrebbe, oltre alla succursale, un nuovo tronco di ferrovia. I calcoli saranno riveduti da cui spetta; saranno discriminate le cifre; ogni cosa verrà posta in chiaro.

E qui riparo, per essere esatto, ad una dimenticanza, dicendo che col progetto per le valli della Stura e dell'Orba, la distanza ferroviaria tra Genova ed il Gottardo non sarebbe allungata che di tre chilometri; differenza così insignificante che non merita sia tenuta a calcolo.

Non entrerò nelle considerazioni militari, le quali mi porterebbero a dichiarare che la ferrovia della Stura è una necessità per la difesa dello Stato. Mi li-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

mito ad invitare coloro, che volessero conoscere le ragioni militari che consigliano la via della Stura anzichè quella del Bisagno, a consultare un'opera recente di un distinto ufficiale del corpo di stato maggiore, il capitano Dabormida, intitolata: *La difesa della nostra frontiera occidentale in relazione degli armamenti militari odierni.*

Non entro, ripeto, in quest'argomento; non entro in altre moltissime considerazioni; tengo conto del prezioso tempo della Camera; dell'ora inoltrata; del desiderio vivissimo che abbiamo tutti di finire una discussione che dura da parecchie settimane; e mi limito a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi dichiari se con le parole che si leggono nella legge relativamente alla succursale dei Giovi, resterebbe pregiudicato il progetto di succursale per la valle della Stura e dell'Orba.

Io lo prego di dichiarare, se sia disposto, prima che una decisione sia presa, di ordinare uno studio comparativo, accurato, tra il progetto che preferisce la città di Genova e quello, che altri sostengono, della valle dell'Orba. Si tratta, lo ripeto, di assicurare il commercio di transito, d'assicurare un interesse generale; ora questo interesse generale sarebbe assicurato tanto col progetto Navone quanto con quello delle valli più volte menzionate; se non chè nel primo caso si avrebbe una pura succursale, nel secondo una nuova linea la quale servirebbe anche ad altre popolazioni.

Come ho già detto, non chiedo che si decida ora la questione; chiedo assicurazioni chiare ed esplicite che nulla verrà pregiudicato se prima non saranno fatti studi accurati e profondi di confronto fra i due progetti.

In questo senso è la domanda che rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed anche alla Commissione, riservandomi di parlare nuovamente quando la risposta non fosse di mia piena soddisfazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Molino ha facoltà di parlare.

MOLINO. Poc'anzi il simpatico collega Biancheri, nella sua splendidissima perorazione, fra i molti argomenti aggiungeva quello, al fine di avere favorevole il voto della Camera alla sua proposta, che in 30 anni di vita parlamentare non aveva mai alzato la voce per interessi locali; permettete, o colleghi, a me, di ricordarvi i miei 18 anni di vita parlamentare quasi silenziosa, per domandare cinque soli minuti di attenzione.

L'onorevole Sanguinetti vi ha parlato di un progetto che non è quello sul quale si è pronunziato il genio civile per congiungere Genova colla valle della Scrivia e del Po, e da quello che ho potuto

udire, pei rumori della Camera, mi parve che combattesse quello dell'ingegnere Navone che ebbe il voto favorevole delle rappresentanze locali e del genio civile.

Su questo argomento, onorevoli colleghi, io non vi dirò altro, che il progetto per il quale patrocina l'onorevole collega Sanguinetti, era noto ad una Commissione creata in Genova nel 1876, composta dei rappresentanti del municipio, della Camera di commercio, della provincia, e che in questa vi erano due nostri colleghi, il Negrotto ed il Podestà; due senatori, il compianto Domenico Elena ed il senatore Figoli, e due distinti negozianti della piazza di Genova; e che da quella Commissione, il progetto raccomandato dall'onorevole Sanguinetti fu messo da parte. Dunque le autorità, le rappresentanze locali hanno già dato un giudizio sul medesimo.

Il collega Sanguinetti raccomanda che si facciano ancora degli studi, sebbene su questa congiunzione di Genova alla valle oltre appennina ce ne siano già a dovizia.

Ad ogni modo io non ho chiesto di parlare per oppormi a questi nuovi studi, bensì per raccomandare al Governo, che come ora si è persuaso dell'importanza di questa linea, portandola alla seconda categoria, così non voglia trascurarla quando si tratterà della sua esecuzione.

È vano, o signori, il volerlo dissimulare: la linea attuale che da Genova mette nella valle della Scrivia, è insufficiente.

Io ho promesso brevità, e quindi non vengo con cifre; ma per darvi prova di questa affermazione, posso dirvi che queste stanno depositate in molte memorie negli archivi del Ministero dei lavori pubblici, e tanto l'onorevole Baccarini nella sua prima relazione, come l'egregio Morana nella relazione parlamentare, hanno detto esplicitamente che questa linea è insufficiente al commercio e s'impone la necessità di una succursale ai Giovi. E se tutto questo non bastasse, tra poco si recherà a Genova la Giunta per l'inchiesta ferroviaria, ed essa udrà dalla rappresentanza del commercio, e dai testimoni esaminandi, quali siano le difficoltà che si incontrano per il trasporto delle merci da Genova a Busalla.

Se tuttociò è grave per il presente, è tuttavia ben poco in confronto dello avvenire. Una volta aperto il Gottardo, la linea, già ora insufficiente, non potrà davvero supplire ai cresciuti bisogni del commercio, ed ove a quell'epoca la succursale ai Giovi non fosse aperta, non si potrebbe ottenere un compenso pei tanti sacrifici che ci costa quell'opera colossale. Un più facile accesso da Genova alla valle della Scrivia deve insomma essere considerato dal

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

Governo e dal Parlamento come una parte di quella linea che comincia a Pino.

Io non vi parlo del pericolo che pur troppo esiste tuttora nella galleria dei Giovi, se cioè, come già minacciò per altri guasti, le comunicazioni dovessero restare per lunga pezza interrotte...

ERCOLE. Chiedo di parlare.

MOLFINO... io non voglio fare presagi sinistri, poichè mi ripugna il pensare a quale danno ne verrebbe al commercio di Genova.

Ho detto di essere breve, e finisco ricordando al Governo che, se noi Liguri abbiamo rinunciato e fare una lunga discussione, sostenendo un emendamento presentando dal collega Podestà e da me sottoscritto, che portava alla prima categoria la linea succursale dei Giovi, e ci siamo rassegnati a vederla iscritta nella seconda, addossando così a noi e alle provincie interessate una parte della spesa, lo abbiamo fatto precisamente col sentimento, col desiderio che questo sacrificio venga dal Governo approvato e la linea con sollecitudine costruita.

PRESIDENTE. L'onorevole Calciati ha facoltà di parlare.

CALCIATI. Sarò brevissimo.

Voci. La chiusura! la chiusura!

CALCIATI. Due parole...

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare e non si chiude la discussione.

CALCIATI. Non ne abuserò certamente. È singolare la posizione mia quest'oggi, parlare di ferrovie io che nel mio collegio debbo lamentare persino la mancanza di strade rotabili, come è anche singolare in quest'ora il poter chiedere un poco di pazienza ai miei colleghi.

Quando questo disegno di legge venne presentato accrebbe nella mia nativa Piacenza desideri e speranze che già altre volte si erano da ogni parte manifestati; cioè che si studiasse il modo di ottenere una linea sussidiaria alla galleria dei Giovi, colla quale si provvedesse anche alla nostra provincia che non ne ha altra all'infuori di quella che la percorre al suo lembo estremo verso il Po. Ora, per quanto questo desiderio sia giustificato, riconosco anche io le difficoltà che si debbono incontrare nella sua esecuzione, ed anche per ottenerne la collocazione in questa categoria. Quindi, per essere brevissimo e per limitarmi ad esporre questo fervido voto, mi unisco alle osservazioni dell'onorevole mio collega Sanguinetti perchè il Governo mantenga per ora impregiudicata questa questione, studiandola in tutti i suoi rapporti, affinchè anche quelle buone popolazioni, di cui sono uno dei rappresentanti, comprendano che, se non possono essere esauditi i loro desi-

deri, ciò è dovuto a cause superiori che ne impediscono in questo momento la soddisfazione.

Mi riservo poi di parlarne quando verrà l'occasione proposta in altra categoria, e con ciò credo di essere stato brevissimo.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

DI SAINT-BON. Chiedo di parlare contro la chiusura

PRESIDENTE. Ha già chiesto di parlare l'onorevole Ercole il quale ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Se mi permette la Camera, io dirò poche parole.

La Camera, sulla mia proposta dichiarò, nella tornata del 2 maggio u. s., l'urgenza di una petizione, con cui il Comitato per la strada ferrata tra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba, sottoponeva alla Camera alcune considerazioni tendenti a dimostrare la convenienza di preferire una linea completa alla succursale dei Giovi, che è in discussione. Ora io non voglio abusare della cortesia e della pazienza della Camera; ma essa mi permetta solo che io le dica che questo progetto, che è raccomandato colla petizione di cui ho tenuto parola, provvede ai bisogni presenti e futuri di Genova, conservandole il beneficio della via del Gottardo, crea una nuova linea a miti pendenze e di facile costruzione, la cui importanza strategica è già stata riconosciuta dai nostri eminenti generali, ed assicura l'avvenire di regioni industriali ed agricole molto importanti, ed in sussidio della quale i comuni interessati hanno già votato due milioni e mezzo. Basta infatti accennare, che in valle *Stura*, e nei tre comuni di Marone, Campofreddo, e Rossiglione si trovano sei setifici, sei cotonifici, parecchie ferriere, tre cave di calce, numerosissime officine di chiodi, oltre due mila operai. Per la valle dell'*Orba* (da cui la valle *Stura* riceve cereali, gallette, uve, ecc. ecc.) basti osservare che Ovada, il cui Consiglio votava un contributo alla costruzione di tale linea per 600 mila lire, è centro di un poderoso e ricco commercio di vini e cereali. Le fanno corona Belforte, Tagliolo, Lerma, Silvano d'Orba, Rocca Grimalda, Cremolino, Molare, dove la produzione agricola ha assunto proporzioni ragguardevolissime, a mo' di esempio il comune di Rocca Grimalda, e gli altri si trovano in identiche condizioni, esporta annualmente 30 mila ettolitri di vino. Tutti questi comuni votarono larghi concorsi, e sono disposti ad aumentare il loro contributo come pure Predosa, Castellazzo, Bormida, Bosco Marengo, Castelspina, ecc. ecc., che dalla nuova ferrovia attendono il loro benessere economico e così

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

pure la valle dell'Alta Orba, cioè i comuni di Tiglieto, Martina e San Pietro.

Pare adunque che sia una linea da tenere in seria considerazione, e quindi spero che il Ministero e la Commissione mi faranno delle dichiarazioni per cui resti salva ogni questione di andamento e di tracciato. Ed ho finito.

PRESIDENTE. Dunque essendo stata chiesta la chiusura, ed essendo appoggiata, la pongo ai voti.

Chi approva la chiusura, si alzi.

(È approvata.)

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Mi gode l'animo di poter fare franche ed esplicite dichiarazioni all'onorevole Ercole, all'onorevole Sanguinetti, ed all'onorevole Calciati; i quali domandano che si lasci impregiudicata la questione di andamento e di tracciato in riguardo alla proposta succursale alla ferrovia dei Giovi.

In tutte le altre linee fin qui votate la Commissione ha pregato la Camera, e la Camera ha assentito, di votare l'andamento. Non faccia sorpresa se in questa dico che l'andamento resta salvo; poichè qui si tratta di un obiettivo certo e determinato, quale è quello di sopperire alla deficienza a cui dà luogo la ferrovia dei Giovi. Fissato lo scopo, lo stato degli studi fin qui fatti non permette di dire sin da ora il preciso andamento. La Commissione ha avuto parecchi studi innanzi a sè, e fra gli altri il progetto fra Genova e Busalla; quello Genova-Alessandria per le valli della Stura ed Orba, patrocinato dal mio egregio amico l'onorevole Ercole; quello da Genova a Voghera per le valli del Bisagno, della Trebbia, della Staffora, presentato e raccomandato al nostro esame dall'onorevole presidente del Consiglio; ed altri. Questi progetti però debbono essere esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e quindi, per ora, dichiaro che ogni questione resta salva, integra, impregiudicata. (*Bene! bene!*) Serva anche ciò di risposta all'onorevole Molino.

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Confermo le dichiarazioni dell'onorevole relatore, alle quali mi associo.

ERCOLE. Mi dichiaro soddisfatto. (*Bene! — Ai voti!*)

SANGUINETTI ADOLFO. Ed anche io.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la linea n° 5: succursale alla ferrovia dei Giovi.

(È approvata.)

Ora viene la linea n° 11: Avezzano al tronco Ceperano-Roccasecca.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare metto ai voti anche questa linea.

(È approvata.)

Ora viene la linea n° 12: Campobasso-Termoli.

Il primo iscritto è l'onorevole Pepe.

PEPE. Non essendovi alcuno che parli contro rinuncio a parlare.

Poi viene l'onorevole Sipio. (*Non è presente*)

PRESIDENTE. In conseguenza non essendovi altri iscritti metto ai voti anche la linea n° 12: Campobasso-Termoli.

(È approvata.)

Passiamo ora alla linea n° 13: Benevento-Avellino.

Su questa linea è iscritto l'onorevole Trevisani Giovanni.

TREVISANI GIOVANNI. Rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Villani è presente?

VILLANI. Rinuncio.

PRESIDENTE. Per conseguenza nessuno chiedendo di parlare metto ai voti la linea n° 13: Benevento-Avellino.

(È approvata.)

Ora, secondo il progetto ministeriale, verrebbe la linea Battipaglia-Pesto-Castrozucco, ma questa linea fu già trasportata nella prima categoria.

Poi viene la linea iscritta al n° 14: da Cosenza a Nocera Tirrena.

Se nessuno domanda di parlare, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Poi viene la linea n° 15: dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti anche l'iscrizione di questa linea in 2ª categoria.

(È approvata.)

Ora viene la linea n° 16: Taranto-Brindisi.

A questa linea fu rinviata una interrogazione dell'onorevole Carbonelli. Ne do lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici riguardo alla continuazione della linea ferroviaria Taranto-Brindisi. »

Quindi l'onorevole Carbonelli, solo iscritto, ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

CARBONELLI. Io non svolgerò la questione ferroviaria, anzi mi sento nell'obbligo di ringraziare il Ministero e la Commissione di aver messa in seconda categoria la linea di cui fa cenno la mia interrogazione; però ho bisogno di fare alcune raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici e all'onorevole presidente del Consiglio ministro degli esteri. La linea Taranto-Brindisi ha uno scopo internazionale, non temete, non parlo per farla passare in prima categoria, questa è già votata, ma però ha una sventura, che termina cioè al mare, e non vi sono battelli che la uniscano a Durazzo-Antivari, a Vallona e a tutta la linea della costa del-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

l'altra parte dell'Adriatico, quindi si deve ritenere come linea non internazionale, se non si stabilisce un modo di congiungimento, mediante battelli, fra le due rive; onde io credo che tanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto l'onorevole presidente del Consiglio, dovrebbero occuparsi seriamente di questa questione.

Non basta spendere tanti milioni per le ferrovie, bisogna che questo danaro che si spende, che queste ferrovie che si costruiscono, divengano il più che sia possibile utili al paese e all'economia generale dello Stato. Ora, noi abbiamo da circa 14 anni la ferrovia Brindisi-Ancona, abbiamo anche la ferrovia Brindisi-Otranto; orbene, quali battelli hanno unito la ferrovia d'Otranto alla Grecia? Quali mezzi hanno unito Otranto alle isole Jonie, alle coste dell'Albania, alle coste di Durazzo e di Vallona? Si è pensato d'andare nelle Indie, si è pensato d'andare in America, e non si pensa alle 7 ore e mezza o 8 ore di viaggio che occorrono fra l'Italia e la costa sinistra dell'Adriatico.

Ora, io invito l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio a studiare seriamente questa questione, perchè, ripeto, non basta costruire le ferrovie e fare spendere un miliardo al paese, ma senza sapere ritrarre da queste ferrovie il maggior profitto possibile.

Fatta questa raccomandazione, non dico altro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Pare che l'onorevole Carbonelli alle difficoltà inerenti a questo disegno di legge ne voglia aggiungere un'altra parlando del sistema di navigazione, che mi pare sia abbastanza estraneo a quello che stiamo trattando.

CARBONELLI. Ho fatta una raccomandazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ciononpertanto io non mi rifiuto a studiare la questione, e prendo nota delle sue sagge raccomandazioni. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Carbonelli, così considera esaurita la sua interrogazione?

CARBONELLI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Per conseguenza, nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Taranto-Brindisi. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvata.)

La linea 17 Messina-Patti al tronco Cerda-Termini fu già approvata.

Sulla linea 18 Siracusa-Licata il primo iscritto è l'onorevole Greco.

GRECO. Rinuncio.

L'onorevole Tedeschi è presente?

Una voce. Non c'è.

PRESIDENTE. Non essendo presente, l'onorevole Tedeschi perde il suo turno di parola.

Ora non essendovi altri oratori iscritti, pongo ai voti l'iscrizione in seconda categoria della linea numero 18 Siracusa-Licata.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvata.)

La linea 19 Adria-Chioggia è la prima delle linee aggiunte, fu approvata già dall'altro giorno.

Domani si comincerà le discussioni di tutte le proposte d'aggiunta alla tabella 2ª B.

Domattina alle 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore 10 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

(Alle ore 2 pomeridiane)

1º Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2º Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3º Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle Società di mutuo soccorso;

4º Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della Regia marina (*Urgenza*);

5º Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.

