

## TORNATA DEL 7 LUGLIO 1860

25

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

**SOMMARIO.** *Discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione relativa alle ferrovie lombardo-venete e dell'Italia centrale — Osservazioni ed istanze dei senatori Martinengo, Sauli e Paleocapa — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Adozione dell'articolo unico.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.  
(Sono presenti i ministri dei lavori pubblici e delle finanze.)

D'ADDA, *segretario*, legge il processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

### DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE RELATIVA ALLE FERROVIE LOMBARDO-VENETE E DELL'ITALIA CENTRALE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione relativa alle ferrovie lombardo-venete e dell'Italia centrale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 235, 249.)

Darò lettura dell'articolo unico. (Vedi *infra*)

MARTINENGO, *relatore*. Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il senatore Martinengo ha la parola.

MARTINENGO, *relatore*. Credo di farmi interprete dei desiderii di una numerosa popolazione, esponendo la necessità che il tronco di strada ferrata da Treviglio a Coccaglio venga effettuato.

Per effetto dell'articolo 2 del capitolato, ora sottoposto al vostro esame, è in facoltà del Governo di determinare, ove l'esperienza lo abbia dimostrato, la necessità di detto tronco.

Io credo che l'esperienza abbia oramai fatta palese la necessità vera ed assoluta, tanto per il commercio, che per l'interesse dello Stato, di questo tronco; ed ora lo sarebbe ancora di più, pel trasporto delle nostre truppe alle frontiere. Perciò, quantunque questa circostanza, questo desiderio sia stato esposto anche nella relazione dell'ufficio centrale, ho creduto debito mio di farne particolare istanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici, acciò, se non puossi costruire questa linea pel momento, per lo meno si faccia il più presto possibile, onde conseguire lo scopo testè accennato.

Aggiungerò al riguardo non essere impossibile che popolazioni, le quali riceverebbero un vantaggio di-

retto dalla costruzione del tronco da Treviglio a Coccaglio, vengano con offerte in aiuto della società.

Credo quindi che il ministro vorrà avere la compiacenza di occuparsi di questa bisogna.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non potrebbe già da quest'oggi obbligare la compagnia alla costruzione del tronco di ferrovia Treviglio-Coccaglio perchè è detto espressamente all'articolo 2: « La società non avrà obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio se non nel caso che, *scorso il termine prefisso dall'articolo 5 pel compimento delle linee lombarde ivi contemplate*, l'esperienza avesse dimostrato essere questo tronco diretto necessario al commercio o desiderabile nell'interesse dello Stato. »

Io ammetto benissimo che già sino da quest'ora la esperienza possa avere dimostrato la necessità di questo tronco non meno che quella di altri destinati a promuovere lo sviluppo commerciale della Lombardia, ma la compagnia ha il diritto di essere esentata dall'obbligo della costruzione del tronco Treviglio-Coccaglio finchè non sono compiute le linee contemplate nell'articolo 5. Osservo che vi è un errore di stampa; invece di *articolo quinto* dovrebbe leggersi *articolo quarto*.

Tosto che sarà possibile, il Governo non mancherà di fare il suo dovere.

PALEOCAPA. Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola è stata domandata prima dal senatore Sauli.

SAULI LUDOVICO. La sanzione dei patti concernenti alla costruzione delle ferrovie della Lombardia e dell'Italia centrale non dipende più dal nostro arbitrio, deriva dalle convenzioni stipulate in Zurigo e da noi approvate con apposita legge. L'obbligo che di presente ci corre è quello della riconoscenza dovuta da tutti noi e che io qui professo apertamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici per le diligenze da lui usate e per la fortuna ond'esse vennero coronate; mercè delle quali la società costruttrice rimase svincolata dalla primitiva influenza che per avventura ne avrebbe potuto inceppare alquanto le operazioni. Nè a ciò soltanto miravano

le sue diligenze, miravano eziandio all'utile che può nascere dal pensiero che lo guidava di agevolare la via all'ampliamento della rete tanto in Lombardia quanto nell'Italia centrale. A questo solo oggetto non restrinse la sua operosità; ci è ben noto come egli si adoperi all'attuazione definitiva della linea litorale che dal confine di Francia condurre si vuole sino alle ferrovie della Toscana.

Giunge l'uman genere ad un'epoca meravigliosa; le nazionalità risorgono, ma risorgono non già per nuocersi come per l'addietro a vicenda; risorgono per rendere più rapide, più comode e più vantaggiose le relazioni dell'una coll'altra: *jam novus oritur ordo*.

Ma per raggiungere questo scopo, mirabilmente benefico, fa d'uopo vincere le antiche mire di monopolio geloso, rimediare al giusto e quasi disperato rammarico delle contrade che si vorrebbero privare dei frutti delle consuete loro mercantili corrispondenze, agevolare a tutti nel miglior modo che la natura dei siti lo comporta il mezzo di buone comunicazioni; fa d'uopo sapere che niuna umana cosa è durevole se sopra onesta base non si fonda, fa d'uopo eziandio non dimenticare che tanto per cibo soverchio, quanto per troppo digiuno si muore.

Penetrato e convinto di cosiffatti principii non credo inopportuno di chiamare l'attenzione del solerte ministro dei lavori pubblici sopra un altro progetto di ferrovia che tocca ai più vitali interessi del Piemonte, la ferrovia cioè che da Torino deve condurre quasi direttamente al Mediterraneo nel porto di Savona.

Questa linea si ebbe propizia occasione di vederla attuata sino dall'anno 1856; ma quell'occasione non si seppe cogliere; e quindi danno e rischio gravissimo se n'ebbe nell'ultima passata guerra.

Da ben circa dieci anni quella linea è progettata e sospirata da molte provincie, e quando finalmente nello scorso anno il Governo si determinò a farne la concessione, il suo eseguitamento trovò insuperabile e finora insuperato ostacolo nelle condizioni economiche e politiche del regno, anzi di tutta Europa, condizioni che rendono impossibile l'impresa agli stessi patti del 1856. Questi patti sarebbero poi al tutto inconciliabili colla ragione di essere, in cui sono e saranno le altre ferrovie sociali dello Stato.

Come si vede dalla legge che ora da noi si discute, le linee lombarde e quelle dell'Italia centrale godono del beneficio d'una garanzia di reddito; la stessa cosa succede per la linea *Vittorio Emanuele*, altrettanto avverrà per la linea del litorale alla Toscana. E senza garanzia come potrebbe reggersi rimpetto a tutte le altre sei enumerate l'impresa della linea da Torino a Savona? E sarebbe giustizia di negare alle provincie piemontesi quello che si concederebbe a tutte le altre?

Le provincie dell'alto Piemonte risentono continuo e gravissimo danno dal non avere una ferrovia che le conduca al loro porto naturale. Esse da tempo antichissimo e fino al 1854 trafficavano con grande convenienza nel porto di Savona; ma dacchè questo porto per l'apertura

della ferrovia di Genova fu pressochè abbandonato dal commercio marittimo ed anche dopo che non v'ha più in detto porto il deposito dei sali, le provincie piemontesi dovettero diminuire notevolmente il loro accorrere verso il Mediterraneo, e per quegli affari per quali è loro necessità assoluta di volgersi, sono costrette a battere la ferrovia di Genova con giro vizioso e lunghissimo e con enorme aggravio di spesa.

Il Cuneese, ad esempio, per recarsi a Genova deve ora percorrere 229 chilometri di via, mentre con soli 96 potrebbe raggiungere il porto di Savona. Ha uno scapito di 133 chilometri.

Il Mondovita dista da Genova chilometri 225, mentre ha il porto di Savona a soli 75 chilometri; scapito di chilometri 150.

Il Saluzzese con 182 chilometri di strada arriverebbe a Savona, ed è invece costretto a percorrerne 210 per andare a Genova; scapito 78 chilometri.

Da Alba a Genova, passando per Asti, la distanza è di 136 chilometri, mentre con soli 98 chilometri, passando per Pollenzo si va a Savona, e così la distanza si accorcia di 38 chilometri. La stessa Torino risparmierebbe 24 chilometri per condursi al mare se approfittare si potesse della via progettata sino a Savona.

Il mare come tutti sanno, è il veicolo principale del commercio, è necessaria radice della prosperità che da esso deriva. Ora dai calcoli che ebbi l'onore di porvi sotto gli occhi nasce questa verità che se le popolazioni dell'alto Piemonte debbono pur sottostare alle stesse gravanze che la natura dei tempi necessariamente a tutti s'impongono, esse pur troppo sono prive in gran parte dei mezzi opportuni per sopperirvi. *Vulgus omicittas utilitate probat*. Reputo talmente felice l'unione tra i diversi popoli della nostra penisola che, dopo di avere assaporato l'ineffabile dolcezza che nasce dal breve consorzio dei nostri colleghi, non potrei reggere all'idea che tutti non partecipino al medesimo affetto. A troncargli ogni scrupolo, ogni ombra di timore, non solo giova, ma è indispensabile industriarsi a trovare modo di agguagliare il più che si può la condizione delle diverse provincie, qualunque esse sieno: trovare lo spediente più acconcio onde i vantaggi si diffondano su tutti con la più giusta distribuzione possibile, affinchè ognuno contribuire possa colla medesima proporzione ai bisogni dello Stato. Con un tal metodo di equità si cementano i nodi delle novelle unioni; mercè di esso si cessano i pericoli che d'altronde ne potrebbero avvenire.

Sono sicuro che questi miei concetti ottengono l'assenso di tutti, e perciò lasciando in disparte la generalità e tornando al nostro tema, spero che non parrà indiscreto il mio desiderio, che durante la sospensione del Parlamento, l'onorevole ministro dei lavori pubblici si apparecchi a presentare alla prossima Sessione un contratto, che assicurando agli imprenditori vantaggi corrispondenti a quelli conceduti ai costruttori delle altre ferrovie dello Stato, agevoli ed assicuri l'attuazione della sospirata e tanto necessaria ferrovia tra Torino e Savona.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Il Governo riconosce pienamente l'importanza della ferrovia di Savona, e l'utilità che da essa potrebbe derivare sia al porto di Savona quanto ai paesi dell'alto Piemonte ed all'alta valle del Po, i quali verrebbero così a comunicare col mare direttamente. Ma l'onorevole preopinante deve essere pienamente informato come di recente sia stata fatta una concessione di questa ferrovia, e come il Governo in tale occasione abbia assicurato un sussidio di 4 milioni; abbia dato inoltre il permesso alla compagnia di valersi di altri sussidi dei comuni e dei municipi, abbia concesso finalmente il privilegio sopra le miniere che si sarebbero scoperte lungo il tracciato di quella ferrovia.

Ciò non pertanto, a cagione specialmente della condizione sfavorevole del credito pubblico, e la scarsità di danaro, almeno io credo, la compagnia concessionaria non si trovò in grado di adempiere ai suoi impegni verso il Governo. Legalmente, essa sarebbe ora decaduta dalla sua concessione. Non posso peraltro tacere come altri capitalisti si siano presentati ultimamente, i quali di concerto coll'antecedente concessionario, darebbero opera a costituire una nuova società alle condizioni medesime alle quali era stata già concessa la ferrovia in discorso. Io attendo l'esito che potranno avere le pratiche in corso, ma finora non ho ancora in mano tutti gli elementi per concretare un giudizio.

È fuori di dubbio che il Governo è disposto ad accordare per quanto sta in lui, le maggiori agevolanze che siano compatibili coll'utilità pubblica e colla ragionevolezza nello scopo di conseguire l'esecuzione di questa ferrovia. Se, per esempio, la compagnia che ora sembra volersi presentare persiste nel suo disegno, spero che all'aprirsi della nuova Sessione io potrò avere anche in pronto un progetto di legge inteso ad ottenere il risultato valevole ad appagare i voti espressi dall'onorevole Sauli.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Paleocapa.

**PALEOCAPA.** Ho domandate la parola col solo intendimento di chiedere uno schiarimento al ministro sopra una delle linee proposte nella convenzione fatta colla società rappresentata dal signor Talabot. Una di queste linee è quella da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, che è stata sostituita a quella che da Reggio doveva andare a Borgoforte; l'una e l'altra di queste linee avevano l'eventualità, e l'avrebbero ancora della costruzione di un ponte sul Po, quando si verificassero certe circostanze, che è facile immaginare, per cui fosse assicurato questo transito.

Intanto si è deliberata la strada da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, ed io credo che ci sono poche disposizioni nella convenzione fatta col signor Talabot che siano di tanta utilità e di tanta opportunità.

Penso che il ministro abbia così fatto un passo notevolissimo nella disposizione delle nostre linee di strade ferrate per l'importanza già grande che ha la città di Ferrara, e per quella grandissima che acquisterà quando

sotto il regime costituzionale potrà esercitare liberamente tutte quelle imprese (d'industria agricola principalmente) di cui è suscettibile. Il dubbio che mi resta è sulla direzione di questa linea: nella convenzione è detto che la compagnia è obbligata a costruire la linea da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro. Ora farò osservare che, se si vuole intendere che debba essere la linea diretta da Bologna a Ferrara, come potrebbe presumersi dalle indicazioni, e come ho motivo di credere che siasi ritenuto e che ritenga la società stessa, questa linea traversa un territorio basso, acquitrinoso, poco salubre, dove non vi è commercio di sorta, ed anche poca industria agricola in confronto di altri territori vicini, e dove insomma non vi ha alcun centro di popolazione.

Viceversa volendo andare non direttamente, ma con una ragionevole deviazione da Ferrara a Bologna, si potrebbe seguire la linea per San Giovanni in Persiceto e Cento sino alla stazione della Samoglia, la quale giace sulla diritta della Samoglia stessa; anche quivi il terreno è affatto piano, e non vi si debbono formare opere d'importanza, mentre invece su quella che corre in quel triste territorio che si trova tra Ferrara e Bologna bisogna costruire un nuovo ponte sul Reno, che io non credo potere avere luce minore di 100 a 120 metri, e che perciò sarebbe opera di grande importanza. È bensì vero che la linea a percorrersi sarebbe alquanto più lunga, ma si accorcerebbe il tronco da costruirsi.

Io credo che da Ferrara per San Giovanni e Cento alla Samoglia ci sia meno che da Ferrara a Bologna, direttamente passando, come dissi, il Reno; poichè nel resto arrivati alla Samoglia si infuisce nella grande ferrovia già esistente che corre l'Emilia. Adunque l'allungamento sarebbe minore di quella distanza che vi è da Samoglia a Bologna.

Aggiungerò ancora che se quest'allungamento torna d'aggravio al commercio ed al transito delle persone che vanno da Ferrara a Bologna, esso invece riesce vantaggioso per quelle che da Ferrara e per tutta la linea intermedia si recano alla capitale.

Ora io non dubito che nelle condizioni attuali delle cose i Ferraresi avranno maggiore interesse di recarsi sulla linea principale dell'Emilia, per venire a Torino, che non ne abbiano ad andare direttamente a Bologna e seguire poi quell'altra linea che sarebbe stata per loro più importante, quando queste popolazioni dipendevano dal governo di Roma, ma attualmente, che dipendono da Torino, io credo che abbiano maggiore vantaggio a scegliere la linea che li conduce alla capitale.

Io ho fatto queste considerazioni, dalle quali in sostanza risulta che si può scegliere fra due linee da costruire, e che quella proposta da me credo sia alquanto più breve, perchè si approfitta di un tratto già fatto, e che corre come l'altra su di un terreno piano, e non esige alcuna grande opera d'arte, e quindi riuscirà meno costosa. Con la linea diretta si attraversa un triste paese senza popolazione, mentre con quella da me proposta si passa nella parte migliore del Ferrarese, nella

parte cioè la più industriosa e popolata, dove sonvi i due centri principali dopo la capitale, quali sono Cento e San Giovanni in Persiceto, i quali altrimenti sarebbero affatto abbandonati.

Per questi motivi io crederei che si dovesse preferire questa seconda linea.

Questa osservazione venne da me fatta dacchè mi consta che la società sta già compilando il progetto sulla linea diretta; e se veramente così stesca la cosa, non la si potrebbe accagionare di oltrepassare le sue facoltà, mentre la convenzione dice la linea da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, e se ne avrebbero poi a lamentare assai tristi conseguenze a danno non lieve per la più bella parte della provincia ferrarese, e non lieve disagio per quelle popolazioni; di modo che io pregherei il signor ministro, finchè è in tempo, di consultare gli uffici tecnici amministrativi (perchè non voglio e non pretendo che si dia troppa importanza alla mia opinione) e le autorità provinciali stesse di Ferrara, perchè dessero sopra questo grave argomento il loro parere.

*JACINI, ministro dei lavori pubblici.* Finora non è stato preso alcun concerto definitivo colla compagnia sul preciso tracciato da seguirsi per la linea da Bologna a Ferrara. Certamente che, genericamente parlando, io sono d'avviso che, trattandosi d'una linea di grandissima importanza commerciale, sia opportuno seguire, per quanto è possibile, la linea retta, che è la più breve; ma ciò non si deve intendere alla lettera. Le strade ferrate sono fatte per le popolazioni, e quindi il Governo deve essere inclinato a promuovere quei tracciati che valgono ad assecondare i bisogni delle popolazioni me-

desime. Non mi consta che siansi già incominciati gli stadi, ai quali si porrà mano, io credo piuttosto, solo nelle prossime settimane. Intanto non posso altro soggiungere se non i miei sentiti ringraziamenti all'onorevole ed illustre preopinante per le comunicazioni che egli ha voluto fornirmi. Egli può essere certo che io ne terrò tutto quel grandissimo conto che esse meritano.

**PRESIDENTE.** Non domandandosi più la parola darò nuova lettura dell'articolo unico del progetto di legge:

« È approvata la convenzione in data del 25 giugno 1860, ed annessovi capitolato, inteso tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed il cavaliere Talabot Paulin, quale rappresentante della società concessionaria delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale colle modificazioni risultanti dall'esemplare qui unito. »

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Domanderò al Senato se crede si debba anche dare lettura della convenzione.

*Molte voci.* No! no!

**PRESIDENTE.** Si procede dunque all'appello nominale per lo squittinio segreto.

**ANNUNFO, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . . 66

Voti favorevoli . . . . . 66

(Il Senato adotta all'unanimità.)

Non essendovi altro all'ordine del giorno, il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è levata alle 2 1/2.