

**VITTORIO EMANUELE II**

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Il nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di presentare al Parlamento il seguente progetto di Legge e di sostenerne la discussione.

Articolo primo

Il Ministro dei Lavori pubblici è autorizzato a far eseguire la macchina per il perforamento della grande Galleria sulla Strada ferrata di Savoia al passo fra Bardonnèche e Modane; non men che lo stabilimento idraulico per metterla in azione dalla parte di Modane, secondo il Progetto 8. Febbrajo 1849. e per l'importo di L. 720.000.

Articolo secondo

Per far fronte a questa spesa è tenuta a disposizione del Ministero dei lavori pubblici la somma di L. 300.000. inscritta nel bilancio del 1846, e quella di L. 200.000. inscritta in quello del 1847, salvo ad assegnare la rimanenza nel bilancio del 1848.

Articolo terzo

I Ministri Segretarii di Stato per i lavori pubblici e per le Finanze sono incaricati ciascheduno nella parte che li concerne dell'esecuzione della presente Legge.

Dal Corino addi 17. Maggio 1850.

Vittorio Emanuele  
Salvoque

# Relazione

Fino dal 16. Gennajo p. p. rispondendo alle interpellazioni che mi venivano fatte dall'onorevole Deputato S.<sup>o</sup> Beumier io ebbi l'onore di informare la Camera delle intenzioni del Ministero dirette a promuovere la costruzione della linea di strada ferrata per la Savoia. E sino d'allora io prometteva che in breve avrei pubblicato e distribuito al Parlamento il Sunto degli Studi fatti su questa strada; e prometteva insieme di presentare alle discussioni e deliberazioni vostre un progetto di Legge che autorizzasse il Governo a far intraprendere i primi lavori che servir dovevano a giudicare col fatto della possibilità non solo, ma della conveniente facilità di sciogliere il gran problema del traforamento delle Alpi; solo grave, veramente straordinario ostacolo che s'incontra nell'esecuzione di quella strada, e nel suo prolungamento sino ai confini di Francia.

Coco appreso ho adempiuto alla prima promessa; e adesso mi presento a voi o Signori per adempiere alla seconda.

L'indugio frapposto ebbe origine essenzialmente da ciò = Che non appena io ebbi annunciato alla Camera il suddetto



3  
divisamento, insorsero quistioni ed opposizioni  
d'ogni maniera; anche prima che il detto Sunto di  
Studi e specialmente di quelli relativi al traforamento  
delle Alpi fosse compiuto. Le quali quistioni ed  
obbiezioni cessate su' alcuni punti, si fecero  
sopra altri più concrete, e più considerate dopo  
la pubblicazione dei Documenti Ufficiali.

Il Ministero dei Lavori pubblici, lungi dal porre  
ostacolo, ha favorito la diffusione di queste obbiezioni,  
parendogli che in argomento di tanta importanza,  
(qual pur fosse l'opinione favorevole che egli  
avea concepita della grand'opera, facendo fon-  
damento sopra giudizii competentissimi) si  
doveva non trascurare ogni opportunità  
d'illuminare l'opinione pubblica; e special-  
mente quella del parlamento che doveva dar  
l'ultima decisione.

Il Ministero stesso invitò allora il Sig. Maus a  
stendere le sue osservazioni sulle obbiezioni  
che nei vari scritti pubblicati erano state  
fatte sia alla macchina, sia al sistema dei  
lavori, sia al divisamento stesso di far la  
strada, sia infine alla linea prescelta;  
ed ottenuto e dato alle stampe anche questo  
scritto del Sig. Maus, ebbe l'onore di presen-  
tarlo pure al Parlamento, insieme ad un  
raguardevole articolo che infrattanto veniva  
in Francia inserito nel giornale delle strade  
di ferro.

Merciè tutte queste pubblicazioni parmi che le

quistioni

quistione sia chiarita quanto possa desiderarsi  
in consimile materia, perchè voi propriate o  
Signori, prendere mature Deliberazioni.

È vizi per quanto è possibile in consimile  
materia; perciocchè è pur forza convincersi  
che quando si tratta di nuovi trovati, ove i  
principii astratti delle Scienze vogliono  
essere rafforzati dai risultamenti dell'  
esperienza, non è certamente in altro modo  
che sperimentando e praticando, che si possa  
riuscire a perfezionarli, e a conseguire  
l'intento.

Noi Italiani abbiamo di ciò la prova  
più commente e dolorosa; che così spesso  
abbiam veduto in tempi remoti e recenti, le  
più belle invenzioni de' nostri ingegni  
andar perdute o dimenticate, perchè tra noi  
non attuate; e risorgere poi in altri Paesi  
che n'ebbero vanto e s'en vantaggiarono  
largamente.

Una delle cagioni per le quali in Inghilterra  
le arti e l'industria d'ogni maniera hanno  
fatto così meravigliosi progressi, egli è  
appunto perchè non è invenzione o progetto  
che abbia prospettiva di felice riuscita,  
che tosto non trovi chi s'affretti a metterla  
ad atto, e pertinacemente insistendo  
e migliorando quello che la pratica  
mostrava non essere nel primo concepimento  
perfetto, conduca a terminare imprese ed

opere stupende che poi sono imitate da  
tutte le altre Nazioni civili del Mondo.

Napoleone si pentì amaramente  
d'essersi troppo facilmente affidato alle  
Discussioni di astratta teoria che fecero  
giudicare impraticabile e stimar quasi  
fosse un giuoc<sup>o</sup>cello, il più sublime trovato  
dei nostri tempi, quello che ha mutato le  
condizioni della guerra marittima e del  
Commercio.

I primi giudizi dati sulla possibilità  
della Locomozione col vapore, e dati da  
uomini competentissimi, Scienziati a un  
tempo e pratici peritissimi, furono contrarii.  
Ma Stephenson provando riuscì. Se  
si fossero ascoltate le censure infinite, e  
pur gravissime, che si fecero al tutto papaggi  
del Cammigi, Brunnel non avrebbe  
eseguita quell'opera meravigliosa che non  
ha pari nè nelle età antiche nè nelle  
moderne. Ma in quel Paese, dove  
l'energia con cui gli uomini si accingono  
alle grandi imprese cresce, anzi che infie-  
volire, per le difficoltà che si li oppongono,  
egli trovò tosto chi venne a soccorrerlo  
di larghissimi mezzi; e quando i  
mezzi privati non bastaron più, la  
Nazione adottò ella quell'opera,  
come monumento di gloria Nazionale.

Jo

Io ebbi già l'onore di far conoscere a questa  
Camera coi documenti pubblicati, come  
il giudizio sulla macchina del sig. Maus  
dato da una Commissione istituita dal  
Governo sia stato unanime e favorevole.  
Questa Commissione non s'arvisò di  
dire che certezza assoluta vi fosse nella  
riuscita, ma tutta quella maggiore pro-  
babilità che può desiderarsi in intraprese  
di simil genere. E quando aprai lar-  
gamente i limiti della spesa, che nei  
più avversi eventi avrebbe potuto  
incontrarsi, riconobbe esser lungi che  
essa si potesse giudicare sproorzionata  
alla grande utilità dell'opera:

La polemica insorta testè, parmi  
avere abbastanza sciolti i dubbii, promossi  
posteriormente al giudizio della suddetta  
Commissione; e confermato la convenienza  
di venire all'atto e alla prova dell'invenzione  
del sig. Maus. Dirò anzi che questa  
polemica, avendo avuto a principal soggetto  
la comunicazione del moto a grandi distanze,  
cioè se non per tutta la lunghezza del  
Tunnel (poichè è provato che nell'esercizio  
della strada si potrà percorrerlo colla  
locomozione) almeno per la metà della  
lunghezza, mentre si lavora al traforamento,  
dalle discussioni forse evidente che quando  
pure fosse vero, il che per esempi pratici

2

e per astratti principii non sembra potersi  
ammettere, che la comunicazione del moto  
fatta col mezzo di corde alla distanza di  
oltre 6000. metri dovesse incontrare gravi  
difficoltà: vi sarà modo di sopperirvi  
adottando il sistema della propulsione  
atmosferica, che venne suggerito prima  
da un Ingegnere Italiano, ed or si vede  
riproposto nel citato articolo del Giornale  
delle Strade di ferro, tanto nella costru-  
zione come per l'esercizio sui piani inclinati.  
Di quita che, in questo punto essenziale  
della questione, la polemica sorta  
anzichè infirmare, viene a rinfrancare  
il giudizio sul felice successo dell'intrapresa.  
Nè a meno rassicuranti conclusioni mi  
sembra che conducessero le discussioni cui  
ebbero occasione i documenti presentati,  
relativamente ad un punto essenziale quale  
è quello della possibilità che col traforamento  
della montagna si abbiano ad incontrare  
scaturigini d'acque pericolose. Su questo  
argomento le opinioni di uomini compe-  
tentissimi comunicate da un grande geologo  
Francese ad un illustre nostro conulledino,  
sono assai favorevoli alla scelta del passaggio  
per il Moncenino, ove quel pericolo stimasi  
meno probabile; e ci assicurano del modo  
di evitare ad ogni evento i tristi effetti.

Mi/

Mi sembra finalmente che meglio dopo  
le fatte discussioni apparisca, la convenienza  
del sistema adottato dal Sig. Maus circa al  
continuo ed unico declive della Galleria, che  
consente di darle tanto minore lunghezza.  
E siccome oltre che, come or dissi, pareri di  
grande peso ci fanno sperare di non incontrare  
acque copiose se non fosse per singolari e  
meno probabili fenomeni geognostici, se pure  
grosse e copiose scaturigini ed interni depositi  
s'incontreranno, tali che possano o impedire il  
proseguir l'opera dalla parte in cui si lavora  
in discesa, o almeno rendere di troppo eccessivo  
dispendio l'estrazione di tanta quantità d'acqua  
arrivata che sia il Tunnel a molta profondità,  
ne verrà per la peggio che si sia costretti dopo  
un certo internamento dalla parte di Pardonneche,  
a concentrare il ~~lavoro~~ lavoro solo dal lato di Modana,  
prolungandone così di qualche anno la durata.  
Sono valutati 3. anni per il traforo nella sup-  
posizione che si proceda a paro da ambedue  
parti. Ma ponghiamo invece che se ne esigano  
sette, otto, o dieci, durante i quali si potrà  
compiere tutta la strada per attraverso la Savoia,  
fino ai confini dello Stato; potrà questo riguardarsi  
come un troppo lungo periodo per condurre a buon  
fine un'opera così grande? A me, benché  
vecchio, non par certamente. Mi credo che  
diverso possa essere il giudizio de' giovani,  
per quanto s'accusi la nostra generazione



Di un aridità di pronti successi che la rendono  
meno sollecita dei beneficii più sicuri, ma lenti.  
Pensate Signori che alle Strade ferrate di  
Genova e del Lago Maggiore si cominciò a dare  
Studio nel 1837.; che i piani non furono compiuti  
che nel 1846.; i lavori intrapresi nel 1846.; e che  
non potranno essere compiuti che nel 1853. o 54.  
Come potrà dunque avervi per argomento che  
scemi favore alla grande opera della Galleria  
delle Alpi, il timore che la sua durata si  
protragga, come io andava supponendo, ad otto,  
od anche più anni?

Fin qui dell'opera considerata nel suo rispetto  
tecnico. Venendo alle considerazioni d'economia  
pubblica, mi pare che su questo rapporto la  
questione dai primi documenti presentativi,  
e dalle discussioni posteriori, sia stata messa  
anche in più chiara luce. Non, lo confesso,  
so darvi a credere che sorga in voi dubbio  
sulla altissima utilità della strada ferrata  
di cui si tratta, specialmente quando prendiate  
a considerare che valicate con essa le Alpi, e  
condotta la strada da Modena sino a San  
Michele nella Valle dell'Orco non incontrate  
poi altra notevole difficoltà per progredire  
fino a Ciampieri e nemmeno ai confini di  
Francia, a cui si perviene anzi facilissimamente.  
Seguendo la linea tracciata dal sig. Ispettore  
Car. Moius che si dirige per le sponde del  
Lago di Bourget al confine di quello Stato

Sul

Sul Rodano, per entrare così nel centro della Francia. E più facile ancora si presenta quella diramazione brevissima che da Mommelliano scende al confine francese di Bonchard.

Le opposizioni fatte in questo rapporto d'economia politica alla strada ferrata della Savoia furono altre assolute, altre comparative. Le prime tendevano a dimostrare che poca utilità e poco frutto, sia diretto, sia indiretto, si poteva trarre da questa strada. Ma su questo rapporto mi sembra che le cose rappresentate già a questa Camera, ed esposte nell'ultima Memoria del Sig. Moais siano sufficienti a convincere dell'alta importanza di quella, sia nel rispetto del Commercio, sia nel rispetto dei passeggeri; sotto i quali rispetti amendue non convien riferirsi alla condizione attuale del paese che s'attraversa, ma si ancora por mente ai grandi progressi di cui il paese stesso è suscettibile, e che certamente non mancheranno e saranno, più che non si pensi solleciti, quando vi si dia impulso con quella facilità di comunicazioni e di trasporti che spingono all'industria una sobria e attiva popolazione, e chiamano gli Speculatori e i Capitali a far valere quell'ingente potenza meccanica che si può trarre, colla sola spesa di un primo stabilimento, dalle copiose e

perenni acque di quelle Convalle. È vero  
che, generalmente parlando, l'utilità im-  
mediata di una Strada ferrata, che è quanto  
a dire il prodotto diretto dei Capitali impiegati;  
non è a sperarsi notevole, se non dove il  
paese offre per le sue condizioni topografiche  
una grande economia nelle costruzioni pri-  
mitive, e una grande frequenza di  
popolazione, e molto traffico locale <sup>dalla strada stessa.</sup> E  
punto. Sotto questo rispetto, nessuno vuol sostenere  
che grande sarà il prodotto della strada di  
cui si tratta. Ma vuoi ancor ricordare  
che su questi prodotti diretti, poco ad ogni  
modo si può contare ovunque; e che quello  
su cui deve far fondamento lo Stato è essen-  
zialmente l'utilità indiretta, cioè il promo-  
vimento della prosperità e della ricchezza  
del Paese, che quando le condizioni naturali  
il consentono tanto più aspettarsi più grande,  
quanto meno felice è nello Stato attuale delle  
cose, la condizione del paese medesimo.

Per ciò poi che spetta al Commercio Estero,  
senza entrare in confronti e discussioni  
sulle più, o meno pronte relazioni fra  
Ginevra e Genova, e fra Ginevra e  
Marrigha, non si darmi a credere che  
l'uno di questi Porti possa interamente  
aprobire il traffico dell'altro. La minor  
distanza di Ginevra dal porto di Genova  
è dimostrata. Ma non per ciò io

ammetterò che questo porto assorba intero  
il Commercio di quel di Marsiglia. Solo  
<sup>non mi</sup> ~~non~~ si negherà ch'esso possa rivaleggiare  
con grande profitto; e in molti articoli di  
traffico superarlo.

v. ad. Quanto alle altre obiezioni comparative  
esse erano evidentemente dirette dalla  
preoccupazione, che dando il Governo studio  
e opera alla strada della Savoia dimen-  
ticasse, o trascurasse almeno, quella della  
Svizzera per il Luchmanier. Quindi  
quasi non fosse bastante il mostrare l'altif-  
sima importanza di quest'ultima strada, da  
tutti riconosciuta, e più che da tutti dal  
Governo, si credette giovarle affievolendo  
l'importanza dell'altra, che si riguardava  
come rivale, anzi quasi come nemica.  
Ma quando il Ministero potrà palese-  
mente far conoscere quale impegno ed  
interesse egli abbia preso per promuovere  
questa grande intrapresa della strada  
dal Lago Maggiore a quello di Costanza,  
io son sicuro, o Signori, che riconoscerete  
come gli aggravi che gli sono stati fatti  
in questo proposito sieno destituiti di ragione  
e di fondamento. Se non che la strada dal  
Lago Maggiore al Lago di Costanza non cade  
in alcun punto sul nostro territorio, ma su  
quello di nostri vicini, coi quali conviene  
pur trattare. Le basi di queste trattative  
quando queste fossero venute a compimento

avrebbero meritato l'approvazione del  
Parlamento; ed il Ministero non dispera  
<sup>di giungere</sup> giuste convenzioni che saranno  
soggettate alla di lui approvazione.  
Ma se fallisce nel suo proposito, potrà  
dire con asseveranza, che non fu colpa sua.

Il riserbo che è pur forza tenere sulle  
<sup>discussioni</sup> internazionali anche coi  
paesi a noi collegati e ai quali professiamo  
maggiori simpatie com'è la Svizzera,  
farà apprezzare a questa Camera i  
motivi per cui il Ministero non può per  
ora dare spiegazioni maggiori.

Solo aggiungerò qui a maggior disin-  
ganno di quelli che si indussero a credere  
che il Governo dando le cure sue alla strada  
di Savoia, intendesse trascurare quella del  
Luchmanier, che tanto è ciò lungi dal vero,  
che per la prima di queste strade io vengo  
solo a proporvi che consentiate una spesa  
affai modica in confronto della grandezza  
dell'opera, per impiegarla in un esperimento,  
e non impegnare lo Stato in maggiori  
dispendii, senza prima accertarsi ch'espri-  
riesca felicemente. La qual cosa ove  
avvenga, come pur nutro fiducia, diminuirà  
grandemente ogni specie di difficoltà, e  
specialmente le difficoltà economiche.  
Io tengo per fermo che l'impresa di cui si  
tratta, interessando grandemente,

obbedisco

3

oltrechè il nostro Paese, la Francia, essa vi troverà gran favore, e ci faciliterà almeno la costituzione di Società che ne ~~spunano~~<sup>assumano</sup> l'attuazione, quando una volta il gran problema del traforamento delle Alpi venga risolto. Senza ciò invece, non sarebbe a sperare che nessuna Società si presentasse: Ed è pur questo argomento essenziale, per cui credo indispensabile che qualunque sia il partito economico che nell'esecuzione della Strada ferrata di Savoia, si vorrà poscia seguire, quest'impresa del Gummel non possa essere altrimenti che dallo Stato tentata.

Per l'altra strada ferrata invece dal Lago Maggiore a quello di Costanza il Divitamento del Governo mira a costituire tosto una Società di Capitalisti ricchi di fondi, e sicuri per garanzia, che ne intraprendano l'esecuzione e l'esercizio con quei patti, e condizioni che sarebbero stati stabiliti di concerto principalmente col Governo Svizzero, sul cui territorio correrebbe la Strada Steffa; ed a progettati poscia alla sanzione dei poteri dello Stato. Il quale intendimento è ben altra cosa che quanto or vengo a proporvi di fare per la Strada di Savoia.

Dimostrata così tanto nel rispetto tecnico, come nel riguardo dell'economia

pubblica, l'altra convenienza di affrettare  
i lavori che formano il soggetto della legge  
che vi presento o Signori, mi sia permesso  
d'aggiungere, a maggior conferma, alcune confi-  
derazioni d'interesse politico sulle quali non  
mi pare esseri ancora abbastanza ragionato.

Una delle cagioni che influiscono più  
svistramente a ritardare il compiuto svilup-  
po delle forze di questo Regno è l'imperfetta  
fusione delle varie sue parti in un corpo ben  
compatto, e ben omogeneo.

Io so che quest' infausta cagione deriva  
in gran parte dalle origini, e dalle vicende  
storiche di molte fratte sue parti. Ma io  
credo che più essenzialmente idrografiche  
e topografiche assolute e rispettive delle  
varie Provincie che costituiscono il Regno  
Stesso. Le Alpi, gli appennini, il mare  
le separano le une dall'altre; e finché l'arte  
coi potenti mezzi, di cui i moderni prodigii  
dell'ingegno umano l'hanno arricchita, non  
vincerà questi ostacoli posti dalla natura,  
ogni sforzo di politica, e di varia ammini-  
strazione sarà vano, o assai insufficiente  
per riuscire allo scopo di stringere con  
vincoli di comuni interessi, e quindi di  
fratellanza le varie Provincie.

Fate che continui corsi di battelli a  
Napoli vengano e vadano dalle Coste di  
Sardegna a quelle di Terraferma:

fate,

ancora proceda dalle condizioni

3  
fate, che buone e frequenti strade mettano  
l'interno della Sardegna in pronta comuni-  
cazione coi porti d'onde partono i piroscafi;  
fate, che ogni dì vadano a centinaia i  
Piemontesi in Liguria, e i Liguri vengano  
in Piemonte correndo sulle strade ferrate;  
fate, che nell'equal guisa si traversino molte  
altre Provincie andando sia da Torino,  
sia da Genova ai Confini di Svizzera; e  
vedrete come presto spariranno quei pregiudizii  
che alimentano stolte e funeste antipatie  
e rancori popolari; e come subentrerà queste  
irragionevoli e ingiuste passioni un solo  
pensiero di nazionalità rafforzato dai  
meglio sentiti reciproci interessi; al quale  
scopo sarebbe vano sperar di riuscire  
con sole persuasioni di parole e di scritti  
eloquenti.

È quello che dispi dell'importanza e dis-  
augi della necessità di stringere i nodi che  
legano la Sardegna e la Liguria al Piemonte.  
Se si vuol creare un forte e potente Stato,  
anzichè averne un' imperfetta unione di  
Provincie, a molto più forte ragione può  
applicarsi alla Savoia.

La separazione della Savoia è ancor  
più grave: le sue relazioni col centro dello  
Stato più lente per le persone, più costose  
per le merci; le comunicazioni interrotte  
spesso per l'una e per l'altra; e in alcune

3



Stagioni per le seconde Sospese: La Savoia  
è assai più eccentrica della Liguria: la  
Savoia parla un'altra lingua: la Savoia  
finalmente confina tutt'intorno con altri  
Stati che, nel rispetto della dominazione politica  
di quella nobilissima parte del nostro Regno,  
non hanno di certo interessi comuni col Pie-  
monte. Io son lungi dal credere che vi sia la  
più piccola ragione d'allarme negli spiriti  
politici del popolo di Savoia: Dissi in altra  
occasione, e mi permetto di ripeterlo ancora  
che io ho gran confidenza nel retto giudizio  
del popolo quand'egli a giudicare adopera il  
suo buon senso, e non si lasci ~~traviare~~<sup>traviare</sup>  
da maestri politici, di qualunque scuola egli  
siano. Ma è pur certo che tristi Cittadini  
sono in tutti i paesi del mondo; che in tutti i  
paesi del mondo ne sono dei buoni, che si lasciano  
sedurre dai tristi; che da per tutto sono persone,  
che hanno interessi speciali, che bene non s'ac-  
comodano coi veri e generali interessi, ma che  
spacciano e san far valere per tali. Ciò  
avviene specialmente nelle provincie arisfinie,  
e non può darsi che non avvenga quindi  
anche in Savoia. Non è egli dunque del  
più alto riguardo politico facilitare quanto mai  
si possa le relazioni fra il Piemonte e la  
Savoia, e far col fatto efficacemente sentire  
a questa nobile provincia, che la sua prosperità  
attiene ai suoi vincoli ed alla sua piena e

perfetta

2  
perfetta unione con esso, e non ad altre  
combinazioni politiche, desiderate da egoisti,  
e messe innanzi da pochi bristi forse con  
tutti' altri fini che l'amore del popolo - che  
hanno spesso in bocca e non mai nel cuore?

E quando pure nulla fosse a temere, nemmeno  
di torbidi in qualunque sia evento, nemmeno  
di allarmi, interamente fidando nell'accorgi-  
mento e nella <sup>prudenza</sup> ~~lealtà~~ di Savojardi, sarebbe  
ella giustizia, perchè il popolo è saggio e leale,  
dispensarsi dal procurargli quel maggior  
bene cui ha diritto d'aspirare, e tener così  
chiusa una principalissima fonte di  
~~fortuna pubblica~~ <sup>prospettiva</sup> e di ricchezza per lo Stato, per  
ciò ch'essa esige de' gravi sforzi sì, ma non  
punto sproporzionati allo scopo?

Venendo ora per ultimo a dire dei fondi  
necessarii ad intraprendere il detto avvia-  
mento dell'opera, ricorderò come dalle  
perizie e dai piani presentati dal Sigg.  
Car. Maus e dalle considerazioni fatte  
dalla Commissione incaricata di esami-  
narli, risulti, che la somma necessaria  
ammonterebbe a L. 7 P. 500.000. Farò per  
altro osservare che il lungo tempo tra-  
scorso per i sopraccennati motivi mi  
fanno credere che se il Parlamento  
adotterà le proposizioni della Com-  
missione medesima non si potrà più  
riuscire a compiere in quest'anno

Q. tutti

B

tutti i lavori corrispondenti. Certo sarà  
sufficiente per l'esercizio attuale limitarsi  
alla somma già stanziata nei bilanci  
degli anni 1846. 1847. che fu di L. 500.  
colta riserva di inscrivere nel bilancio  
dell'anno venturo la somma restante;  
autorizzando però il Ministero a dare  
fin d'ora le disposizioni occorrenti onde  
intraprendere i lavori

Io non dimentico o Signori che nella  
Scelta sopraccennata, nella quale si è  
tratto di questo importante argomento, fu  
fatto sentire il desiderio di nuovi studi  
per accertare con più sicurezza se al  
proposto passaggio delle Alpi Cenisie  
non fosse da anteporre quello delle alpi  
del San Bernardino, passando dalla  
Val d'Aosta nella Carantania. A  
me pare inverso che gli studi fatti già  
chiariscano abbastanza il dubbio, e  
dimostrino che il detto secondo passaggio  
sarà più difficile, più dispendioso, e  
di più improbabile riuscita per le  
apparenti condizioni geologiche, e  
presumibili geognostiche, che presentano,  
a giudizio degli uomini più competenti,  
una ben maggiore facilità di successo  
nelle Alpi Cenisie, che in quelle di  
San Bernardino. Malgrado ciò mi  
sarà prestato a far ripetere i

desiderati

Desiderati rilievi, se non fosse stato  
l'imperverare della stagione, che ha im-  
pedito finora che in quelle aspre località  
si possa dar opera a tali studii.

Se la Camera persisterà nel suo primo  
avviso non mancherà di dare le disposizioni  
occorrenti, tosto che la stagione lo consenta,  
ma non mi pare che ciò possa essere  
motivo che sospendiate o Signori le vostre  
deliberazioni: periocchè il tempo necessario  
a costruire la macchina perforatrice,  
che dev'essere la prima opera da  
eseguirsi, darà opportunità di far  
prima gli studii di cui si tratta, e  
di vedere se devesse si debba impiegare  
piuttosto nell'una, che nell'altra  
località, quando mai potesse avvenire  
che fosse preferita quella di San  
Bernardino.

Qui però mi sia permesso di dire  
francamente che non mi pare possibile,  
che il Parlamento abbia a venir mai  
alla risoluzione di abbandonare il  
passaggio del Moncenino. Imperiocchè,  
quando pure gli studii che si domandano  
avessero a condurre a conclusioni diverse  
da quelle che gli studii antecedenti,  
ed il parere dei più competenti uomini  
han proclamato; quando pure cioè  
fosse dimostrato, che il passaggio per

il San Bernardino con una strada ferrata è anch'esso praticabile, ed è praticabile con non maggiori spese e difficoltà, io non so come mai potreste indurvi a deliberare, che un'opera di così grande importanza, una linea commerciale principalissima per tutti i rispetti che ho sopra toccato, abbia a mancare alla prima condizione, abbandonando questa Capitale, e abbandonando eziandio Chambery, come sto certo che ne verrebbe di naturale conseguenza.

E in primo luogo quanto a Torino = se la strada varca le Alpi al S. Bernardino, non è alcun dubbio che sboccando dalla Valle d'Aosta nella pianura, essa andrebbe brevissimamente e facilissimamente a congiungersi colla strada che da Genova volge al Lago Maggiore, e Torino sarebbe abbandonata da tutte le grandi linee commerciali che da Genova volgono verso la Svizzera e verso la Francia. Quindi sarebbe abbandonata eziandio da quella che da Francia va in Lombardia e viceversa. E la grande strada ferrata che da Genova viene fin qui, <sup>si tronerebbe</sup> troncata ad un tratto, e priva di quel prolungamento che avrebbe dato a questa Capitale quel inmento profitto che essa

ha

ha diritto di attendere, e che per recis-  
-procità ~~non~~ procurerebbe ~~nessa~~ eguale  
alla strada medesima. Né gl'interessi  
della Capitale possono nell'argomento  
di cui si tratta riguardarsi come  
interessi locali; ma lo sono veramente  
di tutto lo Stato.

In secondo luogo non è difficile convincersi  
che quando una volta la strada  
scendendo dal rovescio dell'Alpi nella  
Valle dell'Isère, venga a quel gomito  
che fa questo fiume presso Albertville,  
non converrà più discendere per la  
Valle medesima sino a Momelliano  
e da di là volgere a Chambéry;  
ma meglio sarà seguire diretta-  
mente la via di Faverges, e  
d'Annecy lungo le sponde di quel  
lago, e quindi per quelle del Fier  
sino al Rodano, cioè sino al  
confine di Francia. Così una  
grande strada ferrata diretta a  
congiungere la Savoia al Pil-  
-monte abbandonerà le Capitali  
d'amendue questi Paesi.

Riassumendo, dirò in brevi parole, ch'io  
credo fermamente essere più difficile,  
e di meno sperata riuscita il passag-  
-gio dell'Alpi tentato per il San Ber-  
-nardino, che non quello tentato pel

Monumenti, ma che quando pur ciò non fosse, le più alte considerazioni d'economia politica debbono fare anteporre questo secondo al primo passaggio.

Per tutti questi motivi o Signori non esito a proporvi l'unita Legge, e confido che la troviate meritevole d'essere da Voi adottata.

Firenze addi 18. Maggio 1850.

  
Alessandro

Proj.º 98  
N.º 80.

Progetto di legge  
presentato dal Ministro dei Lavori pubblici  
nella tornata del 14 Maggio 1890.

---

~~Contribuzione di lavoro  
e stabilimento idraulico  
per il perfezionamento  
delle Alpi e dello stabilimento idraulico per  
la navigazione.~~

Contribuzione di lavoro macchine, e di uno stabilimento  
idraulico per il perfezionamento delle Alpi