



*«Il Risorgimento», Anno I, numero 109 del 4 maggio 1848*

***[La ferrovia Genova-Milano]***

Quando la direzione delle strade ferrate, che costituiscono la rete che si sta costruendo, venne determinata, la Lombardia gemeva ancora sotto il giogo straniero: una quasi insuperabile barriera fiscale e politica da noi la divideva, e non era lecito sperare dal mal volere dell'Austria l'adozione di alcun sistema che, col congiungere le nostre strade a ruotaie a quelle di cui il Governo, imperiale lasciava sperare l'esecuzione, fosse combinato in vista del maggiore e generale interesse degli Stati d'Italia settentrionale.

In tali circostanze, coloro che reggevano la somma delle cose giudicarono che dopo la non contestabile strada fra Genova e Torino, la più urgente, la più importante ad eseguirsi era quella destinata a congiungere Genova col Lago Maggiore, considerando questo come il primo tronco di una grande strada europea, che, forando le Alpi, attraversando la Svizzera, congiungendosi colle strade germaniche, doveva, coll'accrescere in proporzione infinita il traffico e la prosperità del porto di Genova, fargli riacquistare lo scettro del commercio mediterraneo.

A questo pensiero, la cui altezza non si può negare, ogni altra considerazione venne sacrificata. La strada del Lago, diramata in Alessandria, fu tracciata in linea quasi retta, attraverso contrade relativamente poco popolate, lasciando lontano da un lato due delle principali città dello Stato, Casale e Vercelli, le quali facilmente avrebbero potuto essere dalla strada attraversate, senza accrescere notevolmente le distanze ch'essa avrebbe percorso, e con poco aumento di spesa.

Stante l'indicata condizione della Lombardia, la possibilità di far servire questa strada come mezzo di comunicazione diretta



fra Genova e Milano non esercitò grande influenza sulla direzione adottata. Si pensò solo a mantenere la linea per quanto fosse possibile in prossimità del Ticino, sia per rendere più facili le relazioni cogli abitanti della sponda sinistra del fiume, sia anche, diciamolo pure, per favorire la guerra, illegale bensì, ma sino ad un certo segno scusabile, che gli arditì contrabbandieri dei confini muovevano all'intollerabile arbitrio delle finanze austriache. A questa considerazione dobbiamo ascrivere il giro vizioso di Vigevano, giacché non potrebbe essere giustificato da alcun'altra valida ragione.

Ritenute le circostanze politiche dei tempi, l'adottato sistema non ci pare meritare un biasimo severo, quantunque riputiamo essere stato errore grave questo, che denota molta inesperienza nell'economia delle strade, ferrate, l'aver sacrificato le comunicazioni interne alle comunicazioni internazionali.

Se venisse ora proposto, lo condanneremmo perché non corrisponde ai nuovi bisogni dell'Italia; ma non crediamo poter ascrivere a colpa ai ministri d'allora il non avere avuto nei futuri destini della patria quella fede robusta ed ardente, che ispirava all'illustre presidente dell'attuale Consiglio dei Ministri le profetiche pagine del libro delle *Speranze*.

Lo ripetiamo, l'adottata linea non è più quella che meglio corrisponda alle nuove e più felici sorti dell'Italia settentrionale, fatta libera da ogni influenza straniera, destinata a costituire oramai un solo Stato, se non ancora in modo certo per ciò che riguarda il lato politico, senza il menomo dubbio dal lato economico.

Considerando gl'interessi generali della gran valle del Po, di cui Genova è il porto principale, fatta astrazione alla strada di Torino, le cui condizioni non sono alterate, la strada più importante è quella da Genova a Milano. Queste due città debbono essere riunite nel modo più breve e più celere. La linea del Lago non può servire a tale scopo; non è possibile il costringere i viaggiatori e le merci, che dal mare sono avviate alla capitale della Lombardia, a passare da Alessandria, Valenza, Mortara e Vigevano. Con tale giro vizioso si aumenterebbe di molti chilometri lo spazio a percorrersi per giungere da Genova a Milano mediante una strada, che, diramandosi dalla strada di



Torino fra Serravalle e Novi, corresse direttamente verso Milano passando per Tortona, Voghera e Pavia.

Né si opponga, che trattandosi di strade ferrate sulle quali così rapido è il moto, l'aumento di 30 a 40 chilometri (che a tanto calcoliamo la differenza fra le due linee), cioè un'ora di più in viaggio, sia poca cosa. Quest'obbiezione avrebbe qualche peso se si dovessero paragonare fra di loro le attuali comunicazioni; cade a terra, se si considera ciò che dovrà risultare dalla non dubbia estensione delle strade ferrate a tutti i principali punti delle nazioni civili.

Fintantoché s'impiegano dalle vetture pubbliche venti ore per andare da Genova a Milano, l'economia di un'ora è cosa di poco momento; è un risparmio del ventesimo del tempo consumato in viaggio; ma quando questo richiederà solo quattro o cinque ore, la perdita di un'ora si farà gravemente sentire, e sarà un aumento di tempo del quarto o del quinto, ciò che verrà considerato come un insopportabile inconveniente.

Ma non è solo in considerazione della perdita relativa di tempo che condanniamo la linea che impiegherebbe un'ora di più per recarsi a Milano. Si è ancora, e forse più, a motivo dei danni reali ed assoluti che ne tornerebbero al paese.

L'aumento di un'ora sarebbe poco rilevante se si estendesse solo ad un numero di persone eguale a quello che ogni anno si muove fra Genova e Milano. Ma se, come è quasi certo, questo numero è fatto decuplo dal vapore e dalle nuove condizioni economiche dell'Italia, la perdita di un'ora in viaggio diverrà gravissima; sarà pari a quella che si soffrirebbe se attualmente se ne perdessero dieci.

Oltre questo calcolo, che ci pare evidente, si può aggiungere, a pro della linea diretta, che essa ha il merito grande di attraversare città più popolose e più cospicue che la linea del Lago. Infatti Valenza, Mortara e Vigevano non reggono a paragone di Tortona, Voghera e Pavia.

Finalmente, se le considerazioni economiche non fossero da taluno ravvisate, come lo sono da noi, pienamente bastevoli a far preferire la linea diretta, crediamo che si possano a loro [sic] favore mettere in campo tali considerazioni politiche, da non lasciare luogo a dubbiezze, per qualunque giudice imparziale.



Milano non dee, non può essere trattata meno favorevolmente di Torino. Alla popolosa e ricca capitale della Lombardia, alla città chiamata forse all'alto onore di essere il seggio del governo dell'Italia settentrionale, non si può giungere per via indiretta, per mezzo di una semplice diramazione.

Questa è verità così evidente, così incontrastabile, che siamo certi di vederla proclamata da qualunque Parlamento italiano.

I fautori della linea del Lago tenteranno di porre in campo i vantaggi che Genova deve ricavare dallo stabilimento di celeri comunicazioni colla Svizzera e colla Germania. A questa obbiezione, crediamo, sarebbe per ora bastevole risposta l'osservare, come nell'economia delle strade ferrate debbasi tenere assai maggior conto delle interne comunicazioni, che non delle esterne; e che, nel caso nostro, il commercio di Milano e della Lombardia importi assai più a Genova del commercio della Germania. Ma aggiungeremo tener noi per fermo che lo scopo che i promotori della linea del Lago tentano di raggiungere, si otterrebbe egualmente, se non meglio, dalla linea diretta da Genova a Milano protratta quindi nella direzione della Svizzera.

La linea attuale del Lago doveva, se non erriamo, dopo aver compito quel certo giro di Vigevano, fatto oramai evidentemente inutile, far capo ad Arona da Novara.

L'idea di prolungarla sino al confine svizzero pareva abbandonata, a cagione delle infinite difficoltà che presentano le località che circondano il Lago. Da ciò consegue una lacuna nella gran strada europea, che riunir deve la Germania al Mediterraneo, alla quale male supplirebbero i vapori del Lago.

La perdita di tempo e l'aumento di spesa, da questa interruzione cagionati, saranno facilmente valutati da chiunque è pratico del movimento delle strade ferrate. Possiamo quindi dichiarare che il Lago Maggiore è sorgente d'immensi inconvenienti per la progettata strada da Genova alla Germania. Questi inconvenienti si eviterebbero totalmente, se da Milano si prolungasse la strada di Genova sino a Bellinzona. Questa strada, che giungerebbe egualmente al piede delle Alpi, ove è progettato il gran *tunnel* del Lukmanyer, avrebbe ad incontrare molte difficoltà, e segnatamente il passaggio del monte Cenere. Ma tali



difficoltà non sono insuperabili: sono assai minori di quelle che presenti la strada degli Appennini, e sono poca cosa a petto del vantaggio del non andare soggetta la strada a nessuna lacuna sino al punto ove avrebbe a congiungersi colla strada svizzera.

Considerate dunque separatamente le relazioni di Genova coi paesi di oltre Alpi, non dubitiamo di affermare che queste saranno egualmente promosse dalla strada ferrata che, dopo essere giunta direttamente a Milano, progredirà nel cantone Ticino, passando per Lugano, che non dalla decretata strada di Arona.

Noi crediamo avere bastantemente dimostrato, essere indispensabile il modificare la rete di strade ferrate, determinata dal cessato Ministero. E quand'anche noi ci illudessimo sul valore dei nostri argomenti, nessuno oserà negare essere essi almeno meritevoli di venire esaminati e discussi dal Parlamento che sta per radunarsi.

Quindi ci lusinghiamo che, se la nostra futura Camera dei deputati avrà la sorte di annoverare fra i suoi membri, oltre i numerosi e distinti avvocati, di cui a ragione può andare superba, alcuni uomini speciali, ingegneri, negozianti ed economisti, eletti a caso da qualche circondario, in cui le conoscenze positive sono ancora tenute in maggior pregio del merito della parola, questi deputati insisteranno senza indugio presso il ministro dei Lavori Pubblici, onde l'intero sistema, che regolar deve la costruzione delle nostre strade ferrate, venga immediatamente sottoposto alle deliberazioni del Parlamento.

Ci lusinghiamo che quel ministro, la cui lealtà ci è cotanto nota, non vorrà contrastare alla ragionevole richiesta. Certo, esso proverà un qualche rincrescimento nel vedere nuovamente fatta dubbia una linea, all'esecuzione della quale si è già dato principio sopra vari punti. Ma rifletterà, essere da anteporsi il sacrificio di alcuni lavori fatti inutili, e di alcune indennità da accordarsi agli impresari delle opere da abbandonarsi, all'esecuzione di un sistema di strade ferrate altamente difettoso, che sarà forza emendare tosto o tardi, a costo di sacrifici e di perdite, a fronte delle quali i sacrifici richiesti attualmente per la modificazione della linea del Lago sono un nulla.



D'altronde fra le opere incominciate, la sola di gran rilievo è il ponte sul Po nelle vicinanze di Valenza. Ma, anche supponendo che dovesse tornare inutile dopo il nuovo da noi proposto, si dovrebbe tuttavia terminare, giacché servirà a stabilire sicure e continue comunicazioni fra le ricche contrade che si estendono lungo le rive del Po, da Casale a Pavia.

La completa modificazione della linea, che da Genova corre verso il Settentrione, non è la sola grave ed urgente questione relativa alle strade ferrate, che le nuove condizioni politiche debbano suscitare nel Parlamento.

Se è urgente riunire Genova con Milano mercé una linea diretta, non lo è meno il riunire questa città con Torino. Quindi ragion vuole che la costruzione della strada, la quale da questa città si dirige su Milano, passando per Vercelli e Novara, venga immediatamente decretata. Non dubitiamo che questa proposizione sia fatta dai deputati del Vercellese e del Novarese: quando ciò sia, tenteremo di avvalorare le loro parole coi deboli nostri argomenti.

C. Cavour