

Carlo Cattaneo

Riproduzione della lettera autografa



FIG. 9. *Ritratto del Conte di Cavour (1810-1861).*

A. S. E. il Sig. Conte Camillo Benso di Cavour. 2 Sett. 1856

Illustr. Signore

Non spedito

Tra i progetti di prolungamento delle ferrovie italiane nel Ticino, uno se n'ha che avendo apparenza d'essere particolarmente attemperato agli interessi del commercio genovese, sembra in diritto d'avere il patrocinio vostro e del vostro parlamento.

Può darsi che prima di pronunciarvi intorno a ciò, non vi torni inutile conoscere fatti e cifre che lo stesso commercio genovese tuttavia ignora, che a voi sia tanta e si va via cose costerebbe troppa parte del vostro tempo ad appurare e connettere, e che io per antica esperienza di strade ferrate e per nuove occasioni ebbi interesse ed agio a fermarmi in mente. Quali che siano tali miei pensieri, aggravidate che nella forma più breve ve li presenti.

1. Alessandria è il porto terrestre di Genova. Se unita con una retta Alessandria e Novara, e prolungate la retta verso settentrione, essa incontra precisamente Zurigo, attraversando precisamente il Gottardo.

Continuata la stessa retta oltre Zurigo, attraversa la valle del Reno, tocca quella del Danubio; passa il Meno poco sotto Francoforte. Questa capitale dell'Unione Germanica giace nel mezzo tra il Belgio e la Boemia, a mezza via tra i confini del Piemonte e i due mari del settentrione, cioè a mezzo dello spazio occupato dalle leghe commerciali svizzera e germanica. Se a quelle due leghe Genova vuole aprirsi il più pronto varco per un passo delle Alpi, questa retta da Alessandria pel Gottardo a Zurigo è la normale su cui deve congegnare col minimo possibile serpeggiamento la sua ferrovia. È la normale che la natura le addita, e l'inflessibile geometria le descrive. Peramente Genova può raggiunger parte della Svizzera anche per la Savoia. Ma per quella via si trova a piè pari col commercio di Marsiglia, mentre per la via del Gottardo, la distanza da Zurigo a Genova è la metà di quella da Zurigo a Marsiglia. Questo vantaggio sarebbe in gran parte perduto per la via del Lucomagno.

2. Come dunque la via del Lucomagno potrà venire in tanto favore proprio genovese? La cosa è semplice. Il Lucomagno è più basso del Gottardo di 210 metri, per lo meno (S. Torelli: *Il Lucomagno ecc.*); è il più basso varco delle Alpi svizzere, tranne il Maloja. Questo dato colpì l'attenzione di chi aveva a ciò interesse di luogo; e gli diede anfa ed animo a intraprendere progetti e studi, e farvi ricapito intorno di privati e pubblici interessi fino in Genova e fino in Londra. Anche le montagne hanno la loro fortuna!

La minor salita di due o tre centinaia di metri ridotta anche solo alle pendenze d'una via postale, prometterebbe già un risparmio notevole di cammino. Ma in fascio con tutte l'altre circostanze è un vantaggio sì poco decisivo, che né il Lucomagno, né il Maloja, furono peranco ridotti a strade postali. E al contrario, vi

2
 son ridotti nella Svizzera medesima il Sempione, il Gottardo, il Bernardino, la Spluga, il Bernina; e voi medesimo cooperato ora a ridurre il Colle di Menouve. I quali passi tutti sono più alti del Lucomagno e del Maloin.

Se la minore altezza fu trovata di lieve momento nelle vie comuni che affrontano il sommo della salita a cielo aperto anche fra le intemperie di quelle cuelfe regioni, tanto meno può riescir dominante nelle vie ferrate. Poiché s'intende che per risparmio d'ascesa debbano al loro culmine passare per un sotterraneo. E il determinare a quale altezza questo debba praticarsi, dipende da altre circostanze di natura; e non poco dipende eziandio dall'arte. Onde anche sotto il giogo più elevato la gran galleria può riescir ad altezza minore.

3. Tra le circostanze contrarie è da notarsi nel Lucomagno la enorme lunghezza da percorrerli con sotterraneo continuo. Intorno a ciò, volentieri cedo la parola al Sig. Torelli. Il quale nel suo fervore per quella causa, quasi si rallegra pensando "al gran tunnel, al tunnel-monstre, alla galleria massima che abbia mai esistito, e così massima al di sopra d'ogni altra, che sarebbe circa il quadruplo della più lunga che si conosca che è di sei chilometri; e la galleria del Lucomagno sarebbe di ventisei!"

Nel Gottardo, l'ingegnere Lucchini stimò bastare una galleria di chilometri sei e mezzo. La ragione si è che dietro il Gottardo la valle cade più prontamente che non dietro il Lucomagno. In Orsera è alta sopra Airolo solamente 274 metri; a Göschenon non è già 50 metri più bassa che non a Disentis; il quale è lontano dal giogo del Lucomagno una mezza volta di più che non sia Göschenon dal Gottardo.

4. Ma vi è sopra ogni questione d'arte il punto dominante che la via del Gottardo segue da presso il rettilineo normale. Ma la via del Lucomagno, superato il monte, anziché continuare verso settentrione, è costretta a volgersi da Disentis a Coira per 60 e più chilometri in direzione prossima al levante. È tutto spazio perduto; e da rifarsi in senso contrario. Perciò da Biasca (ove le due vie divergono) fino a Zugo la via del Gottardo farebbe 192 chilometri e quella del Lucomagno 345. È l'ottanta per cento di più!

Veramente il Sig. Torelli non pone il punto obiettivo a Zugo, ma al Lago di Costanza. E fa un simil calcolo in senso opposto, sicché attribuisce 120 chilometri di più alla via del Gottardo. Ma egli anzi tutto va gravemente errato nelle misure. Giusta i Sig. Hahner e Negrelli, da Biasca pel Lucomagno a Rorschach sono chilometri 259. Giusta il Sig. Lucchini, da Biasca a Rorschach pel Gottardo e Zugo sono 277. La differenza non sarebbe dunque di 120, ma solamente di 18. Se poi sul Lago medesimo di Costanza, invece di Rorschach, prendete a punto commune di arrivo Romanshorn, più verso il centro del lago, e termine parimenti

3/ d'una ferrovia, ogni differenza svanisce.

5. Né voi vorrete concedere vi facilmente al Sig. Torelli che il Lago di Costanza sia da dirsi il punto obiettivo del commercio genovese. Epo non è al centro dell'Unione Svizzera né della Germanica, né vi conduce; ma è alla loro frontiera, coll'Austria. La ferrovia del Lucomagno, poco sotto Coira, traugitta sulla sinistra del Reno, appunto per non entrare nel Lichtenstein e nel Vorarlberg; nel Lichtenstein ch'è signoria d'un gentiluomo viennese; e nel Vorarlberg ch'è appendice del Tirolo e dominio austriaco. La città austriaca di Bregenz tocca il lago; anticamente le dava il nome. Le la ferrovia del Lucomagno deve continuare per terra fino a Lindau, ch'è la prima città bavarese, dove di necessità condurre entro le dogane imperiali le sue merci e i suoi viaggiatori. Forse a ciò pensando il Sig. Torelli medesimo avrebbe più cara la via di Zurigo. Certo è che al commercio genovese convien tenerci sopra terreno quanto più si può libero e neutrale.

L'accortissimo di Bregenz può interessar solo i paesi che sono talmente in quella direzione, che il seguirlo strettamente procacci notabile risparmio di cammino. Ma si riducono infine alla Baviera Meridionale. Non è la ventesima parte dell'Unione Germanica. Or quando al commercio genovese interesi tanto di giungere a quel vertice per la via assolutamente più breve, anco a patto di sottoporsi alle dogane austriache, allora, invece d'andare a Coira e a Bregenz pel circuito del Lago Maggiore e del Lucomagno, può andarvi più brevemente per Milano. Perocché Genova, Milano, Coira e Bregenz sono sopra una linea precisamente retta. E si evita l'impegno di contribuire alle spese della strada.

È impossibile poi che il commercio genovese possa predominare in quell'angolo della Baviera che si addentra nel semicirchio del Tirolo, dell'Austria e della Boemia. In fondo a quella curva si aprono ambo le ferrovie di Venezia e di Trieste, l'una per l'Adige, l'altra per Salisburgo. Monaco è distante da Genova una mezza volta più che da Venezia.

6. Né sono a trascurare le relazioni intermedie che concorrono a sostenere le spese e a mitigare i prezzi di trasporto fra i punti estremi. Paragonate sotto questo aspetto se vi aggrada, le due linee nello spazio tra Biasca e il Lago di Costanza. La linea del Lucomagno percorrendo nel Ticino la valle del Brenno e nei Grigioni e in Sargallo quella dell'Alto Reno, serve ad una popolazione di 140 mila anime. La linea del Gottardo percorrendo la Leventina nel Ticino, e poscia Uri, Svitto, Zug, Zurigo, Turgovia e Sargallo medesimo, e toccando i sei capoluoghi di questi Cantoni, invece d'un solo, serve sopra una zona di pari larghezza a 520 mila abitanti.

Inoltre, al Gottardo fa capo anche la ferrovia di Lucerna che raccoglie a sé i rami di Berna e di Basilea. In tutto, il Gottardo interessa da vicino una popolazione dodici volte

maggiore di quella del bacino di Coira. E infatti nell'annuo smercio che gli Svizzeri fanno in Italia di venti e più mila capi di bestiame, passano, al dire del Sig. Sorelli, per la via del Lucomagno solamente da due in tremila capi (pag. 35).

Al di là poi del confine svizzero, in Baden, in Württemberg, nelle provincie bavaresi del Reno e del Danubio, in Alzazia, in Lorena, nel Belgio, la differenza è spaventosa in paragone all'angusto campo che offre l'Alta Navarra adossata com'è ai confini dell'Austria e della Boemia. Né in questa direzione si moverà mai più la immensa corrente di viaggiatori che si muove lungo le rive del Reno, e che sempre più in progresso si muoverà nella gran direzione dall'Inghilterra all'Asia.

7. Ma il passo delle Alpi non è solo una via di riparto e commercio. Un supremo interesse politico e militare urge i popoli svizzeri a ravvicinare i quattro estremi del loro territorio per mezzo di due ferrovie che s'incrocino da Ginevra a Lottanza e da Chiasso a Napoli. Per esse tutte le forze confederate potranno anche di sotto alle nevi degli alti gioghi, concentrarsi nel cuor del paese, affacciarsi a qualsiasi delle frontiere. Opportuna a ciò torna la via del Gottardo, discosta da tutte le frontiere, contravvallata da duplice catena di Alpi, inaccessibile ad ogni sorpresa. È vero che la via del Lucomagno può colla sua parte più interna connettere le due fronti d'operazione del levante e del mezzogiorno; ma già in Coira è inchiusa tra due confini; e poco sotto Coira, dalla chiusa del Lucionsterg fino al lago, rasenta il Reno che qui ancora di Reno ha poco più che il nome. Stando lungo una fronte d'operazioni, anzi lungo una linea d'avamposti, soggetta al cannone dell'altra riva, a ponti improvvisi, a scorrevole, essa non può assicurare l'arrivo dei difensori, né il loro approvvigionamento; può ad ogni istante venire intercisa e sromessa; divenire un'arma in mano a chi con tal colpo aprisse subite ostilità.

La ferrovia del Gottardo costituisce dunque una parte talmente capitale della difesa strategica della Svizzera che può considerarsi quasi come un'opera di fortificazione. Sotto tale appello sebbene qui le ferrovie siano per regola generale confidate ai calcoli dell'industria privata, questo titolo potrebbe a maturo tempo divenire argomento d'iniziativa federale. — A voi non è necessario rammentare che la sicurezza del territorio svizzero fa parte del sistema di difesa del Piemonte.

8. I calcoli di tornaconto privato non determineranno facilmente una società ad intraprendere qualsiasi passaggio delle Alpi, senza l'assicurazione d'un minimo d'interessi o altro pubblico sussidio. Ma gli Stati che sono chiamati a prestarlo, prima di gravare i loro paesi hanno ad avvertire se siano già poste in atto tutte le forze spontanee che possono sustentare l'impresa. Il patrimonio pubblico non deve

5/

- supplie, se non dove l'industria non può giungere da sé.
 Quattro gruppi di ferrovie confluiscono al Gottardo, rappresentati al di qua delle Alpi da Genova e Milano, al di là delle Alpi da Zurigo e Lucerna, o Zurigo e Basilea. Interessa di attivarli tutti. Il trascurarne alcuno, e peggio, lo sciarlo, sarebbe come scavarne un vuoto per aver poi a riempirlo; sarebbe come recidere una gamba viva per pagarla una gamba di legno.
- Sotto tale aspetto, e non nella nuda vista della vieta concorrenza mercantile, deve il Piemonte considerare le diverse vie convergenti al Gottardo, epperò anche quella che da Milano per Como e Lugano tende al passo comune della montagna. È veramente questa un soio che viene ad apportare la sua parte di contributo in un'impresa necessaria. No, illustre signore, non è lo stesso per voi che questo confluyente da Milano al Gottardo vi sia o non vi sia. È vostro interesse che esso non si scivoli per la Spluga o per Seltino, lasciando deserta la sua parte nell'opera comune. In un tale scivamento, il vostro commercio non guadagnerebbe nulla; e la finanza vi perderebbe. Quindi se alcuno mira a intraprender solo quella parte delle ferrovie ticinesi che conduce dal lago Maggiore verso le Alpi, e invoca il vostro suffragio, sarebbe in voi puerilo calcolo d'animarlo ad abbracciare anche quell'altra parte delle ferrovie ticinesi che proviene da Como e da Milano. Quando imprese tanto maggiori di questa tendono ad accumularsi e fonderci, non giova cominciare col dividere, per aver poi la briga del riunire, o la molestia del trovarsi in continuo conflitto.
9. Quanto più le strade s'inoltrano entro le Alpi, tanto più le popolazioni divergono rare, e le opere divergono costose; tanto più è necessario affrontare le spese con tutte le forze. Quindi il limite dell'impresa dovrebbe essere per ora dove per ora può essere il limite dell'unione, cioè alla divergenza delle due linee in Biropa. Quivi è mestieri sollecitarsi a giungere per quel tempo in che dall'altra parte delle Alpi si sia fatta avanti le due affluenze unite di Zurigo e Lucerna. Appena abbiano le Società compiuto le rispettive loro opere, sentiranno vivo interesse a confederarsi per promuovere quell'ultima impresa che deve congiungere tutte e render continua la corrente del commercio e dell'industria del paese. E se vi vedranno immancabile l'aumento dei loro introiti; e su di questo avranno interesse ad assicurare un minimo di rendita alla compagnia che si avventuri a compiere la ferrovia sulla montagna. L'assicurazione assunta in seconda linea dagli Stati allora sarà quasi nominale.
10. Pure i progetti che muovono dal Piemonte o da Genova perdurano da una parte a scivolare l'affluenza di Milano e per l'altra a oltrepassare fin d'ora Biropa nella direzione del Lucomagno, ossia a disperdere le forze che devono procedere unite.

6. Qui si offre spontanea una domanda: - Si potrebbe trovar modo che la ferrovia procedesse unita anche oltre Viasca?

Chi osservi una carta, o meglio in Rilievo, scorge con meraviglia quanto il Gottardo e il Lucomagno s'iano fra loro vicini. La distanza rettilinea fra i due oppizj è di soli chilometri 16. Le due strade tratto tratto si avvicinano fra loro più ancora. In Ambri, ch'è sulla via del Gottardo, la distanza rettilinea all'ospizio del Lucomagno è di soli chilometri 7. Per l'alta valle di Pióra, che fa incirca una linea retta, Ambri è assai più vicino al Lucomagno che non al Gottardo, sulla cui via si trova. Il sig. Torelli, nel descrivere la sommità del Lucomagno, accenna a sinistra "una larga apertura, piancheggia-ta da alti monti che conduce in Val di Termine, e quindi (cioè per Val Pióra) ad Altanua nel commune di Quinto (ch'è quanto dire ad Ambri) in Leventina (p. 31)."

Il tracciamento del Lucomagno non ascende direttamente da Olivone verso il giogo, ma per mitigare la salita retrocede verso mezzodì per cinque chilometri fin sopra Ponte Valentino. Parimenti il sig. Lucchini non propone di ascender direttamente da Airolo al Gottardo, ma di ripiegare a sinistra per nove chilometri fino a Bedretto, e ritornar poi sopra Airolo, e aprirvi a 375 metri d'altezza la gran galleria. Supponiamo ora che questa si aprisse invece a soli 200 metri sopra Airolo. Riescirebbe veramente alquanto più lunga di chilometri sei e mezzo; ma continuando a salire anche nel suo interno in misura assai mita, potrebbe sboccare senza veruna contropendenza al di là dell'Alpe, nel bacino d'Orsera.

Con ciò la galleria si aprirebbe a soli 1460 metri sopra il mare; l'ascesa d'Airolo, circonscritta a 200 metri si potrebbe studiare, almeno in parte, nelle valli più vicine al Lucomagno. Oggetto di tal nuovo studio sarebbe d'inoltrare la ferrovia unita nell'intervallo tra il Lucomagno e il Gottardo, in modo d'accostarsi in pari tempo ad ambo i paesi. Presumendo anche dalla Val Pióra, si potrà forse da Val Canaria penetrare a sinistra per Val d'Unteralpe nel bacino d'Orsera, e a destra per Val Cadelina nei Grigioni. Allora il punto di divergenza delle due linee ferrate sarebbe quasi all'entrata medesima delle due gallerie.

Infine Airolo è già 366 metri più alto d'Olivone. La maggior salita che rimane a farsi in Olivone per giungere ad un'altezza eguale, richiede quasi venti chilometri d'ulteriore sviluppo da darsi alla ferrovia. Ne viene l'inaspettata conseguenza che Airolo, benchè linearmente più lontano dal Lucomagno gli è più vicino in effetto, e in lunghezza di cammino. Quando si tratta di salire, il punto più basso è il più lontano. Forse si potrebbe aprir la galleria ancor più abbasso, dando la internamente maggiore acclività. Ma questa e altre cose sono ancora affatto incerte e oscure; perchè gli ingegneri delle private società sono nella condizione

degli avvocati; devono cercare e vedere solamente ciò che ai loro clienti interessa di trovare. Ma gli uomini di Stato vogliono vedere le cose per ogni aspetto.

Or bene, se nuovi studi a tutto agio intrapresi recassero a queste risultanze o ad altre simili, una sola ferrovia unita potrebbe continuarsi per altri cinquanta chilometri fino nelle viscere delle Alpi. Parecchi milioni risparmiati in una delle due magre imprese rivale, potrebbero applicarsi da un'impresa unita e fruttuosa a compiere le gallerie d'ambidue le montagne.

11. Fin qui vi ho parlato, illustre signore, nell'interesse di Genova e del Piemonte. Eppo vi addita con evidente preferenza la via del Gottardo, poiché conduce per Zurigo e Francoforte al cuore della Svizzera, al cuore della Germania, nella regione più centrale del continente; nel campo naturale del vostro commercio, lontano da ogni molestia, lontano da un affanno, a concorrenza con Trieste e con Marsiglia. Vi conduce attraverso con un sotterraneo lungo un tempo di quello del Lucomagno, per un tracciamento in cui potrete tenere unite tutte le fonti di reddito in una sola rotta fino all'estremo termine d'Italia, per un passo ch'è la chiave della difesa strategica della Svizzera e pertanto una condizione della sicurezza del Piemonte.

Ma parlando a voi che non siete il mero rappresentante della vecchia tradizione mercantile, parlando a voi, posso rammentare altri interessi, li interessi di Milano e ^{quelli} del Ticino.

Il ramo di ferrovia che voi progettate mercantile viene interrotto e sviato, e quello che da Milano per Como e Lugano confluisce a Bellinzona nella direzione del Gottardo e di Basilea. Questa ferrovia che rappresenta già in Milano una parte considerevole del commercio italiano, giunge ora solo alle vicinanze di Como. Ma la città di Como si accinge a prolungarla, lungo le sue mura e il suo lago, sino al confine ticinese di Chiasso; al di là del quale essa conta fermamente che la ferrovia potrà continuarsi. Con questo lavoro essa intende anche scontentare nell'anno imminente il suo popolo, che avvezzo a vivere del telajo senca, si trova per manco di materia prima senz'altro pane, e senz'altre speranze.

Da Chiasso a Capolago sul lago di Lugano sono 10 chilometri, senza ponti, né viadotti, né gallerie, in paese mirabilmente ameno e popolato; poiché conta 187 abitanti per chilometro quadro, il doppio che sulla vostra ferrovia nella divisione di Novara. Seguono 14 chilometri di lago, lungo i quali la ferrovia, se si vuol fare, non è difficile; se non si vuol fare, non è necessaria. Poi viene l'intervallo tra Lugano e Bellinzona che può ridursi a 24 chilometri con due meritorie gallerie, e scorre in paese giri che ameno con 124 abitanti per chilometro.

La linea a cui la domanda torinese si limita tra Locarno e ^{Basilea} Bellinzona non offre

8

allettamento a visitatori stranieri; scorse fra una popolazione che da 52 anime per chilometro discende nella Val Riviera a 27, nella valle del Brenno a 21. Oltre Olivone entra in un lungo deserto sotterraneo.

Se la società che non teme assumere questo ramo, rifugge dall'assumere il precedente ch'è migliore, egli è perché una mira d'angusta concorrenza la trattiene. O piuttosto, egli è ch'ella crede che una tale angusta mira possa appunto essere il titolo col quale interpar voi e il vostro parlamento a patrocinarla.

Signore, voi dovete a voi stesso di trarla d'inganno. Non può essere un merito in faccia a voi l'accingersi a tergiversare e interdire il commercio di Milano e di Como, a mutilare uno dei bracci del commercio italiano. Non può essere un merito l'accingersi a stralciare il più bel ramo di quel complesso indivisibile di ferrovie, che dovrebbe unificare il Ticino, e trarne per tal modo i suoi prodi a inevitabile scissione. Anche quando l'interesse di Genova in ciò fosse vero ed evidente, e non illusorio e supposto, voi nella vostra elevata posizione, non potreste prepararvi a immolarvi il commercio di Milano e la pace del Ticino.

Molto meno voi discardinate a farlo, quando i veri interessi di Genova e del Piemonte vi additano il rettilineo del Gotardo, e la necessità, non solo di non porgli innanzi una pietra d'inciampo, ma di raccogliervi nell'impresa di superarlo, tutta la forza vive del commercio svizzero e del commercio italiano.

Con fermo ossequio

Di P. E.

Devotissimo
D.^o Carlo Cattaneo

Lugano 2 settembre 1856.