

Finora, non avendo noi ancora niente in quelle parti, il cantone di San Gallo ed una parte della Svizzera, a cui noi provvederemo in seguito, vanno a provvedersi a Marsiglia e fin anche nei porti dell'Oceano e del mar del Nord, come l'Hàvre ed Amburgo. Giacchè il commercio di quei porti rimonta con molta economia il Reno, e porta là le sue materie prime, di cui la Svizzera è grande consumatrice, perchè grande manifattrice, fin quasi ai piedi del versante settentrionale delle alpi giungendo fino a Coira e anco più in qua. Mentre quel mercato per la natura sua e per la posizione sua geografica dovrebbe essere aperto al nostro Stato ed al commercio di Genova in particolare.

Io raccomando adunque questa prima pratica al Ministero, sperando che egli mi darà favorevole risposta per persuadere lo Stato, per persuadere Genova, che egli fa tutto il possibile perchè questo nostro ardentissimo desiderio sia prestamente mandato ad effetto.

Questa è la prima parte della mia interpellanza.

La seconda per il commercio ha minore interesse, ma ha altri interessi vitalissimi pel paese.

Trattossi di costrurre la strada ligure che lunghesso il mare doveva mettere in comunicazione porti importantissimi dello Stato con quelle nuove provincie che abbiamo la fortuna di vedere unite con noi, delle quali vediamo qui riuniti con noi gli onorevoli rappresentanti, i quali faranno plauso, spero, al Ministero di portar presto a fine questa tanto desiderata strada del littorale.

In due parti questa strada del littorale può dividersi: in occidentale, di cui parlerò fra poco, ed orientale, di cui mi accingo a parlare. L'orientale è quella che deve mettere in comunicazione Genova e Torino colla Toscana e coll'arsenale della Spezia, che ora, essendo noi divenuti una forte potenza italiana, io acclamo, mentre prima, quando eravamo piccoli, impugnava, perchè credeva che convenisse meglio spendere i danari in fare delle fregate e dei bastimenti, che desidereremmo ora di aver pronti, piuttosto che in muraglie, che finora non hanno ancora servito, e non potranno servire a nulla per molto tempo.

Io dunque invito il Ministero a dirmi che cosa ha fatto per la strada del littorale, sperando aver per risposta che ha ferma fiducia di veder presto attuata questa strada.

Ora che ho parlato della riviera di levante, dirò che è egualmente interessantissima una via ferrata sulla riviera di ponente, tanto più dopo le teorie che sono state emesse l'altro giorno sulla difesa del paese; poichè, quando accadesse una lotta con qualche vicino, è necessaria una via ferrata per poter opporsi all'invasione della Liguria da quella parte, portando colla massima celerità imponenti forze al punto più da vicino minacciato.

Vede il Ministero che vi sono urgenti motivi per eccitare il suo zelo; io quindi, per tranquillizzare il paese, lo prego di dirmi in che stato si trovano le pratiche fatte a questo riguardo.

PRESIDENTE. Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. I due importanti argomenti, a cui si riferisce l'interpellanza dell'onorevole deputato Pareto, preoccupano più che mai in questo momento tutta l'attenzione del Governo.

Una strada ferrata che attraversi le alpi svizzere è destinata non solo ad avvantaggiare il porto di Genova, ma a creare ed a determinare la vera posizione che deve competere al nostro Stato e all'Italia in mezzo allo sviluppo del commercio mondiale, ora specialmente che il Mediterraneo sta per riprendere la sua primitiva importanza.

Una strada ferrata delle riviere, ora che la Toscana forma parte integrante del nostro regno, è divenuta non solo un interesse ligure, ma un interesse di tutto lo Stato; essa è forse la linea interna di comunicazione più importante che possa eseguirsi tanto nei rapporti strategici, come nei politici e nei commerciali.

Il Governo è persuaso di questa verità, e fa tutto il possibile perchè il desiderio universale si converta presto in fatti.

Per quello che riguarda la strada ferrata attraverso le alpi svizzere, il Governo ha espresso il suo pensiero in una relazione a S. M. del giorno 14 cadente, che accompagnava il decreto di nomina di una Commissione destinata a studiare l'argomento sulla preferenza a darsi ad uno dei diversi passaggi delle alpi; e questa Commissione deve cominciare dopo domani i suoi lavori.

Prima d'ora il Parlamento subalpino aveva già deciso la questione di preferenza fra i vari passaggi in favore del Lucomagno. Ma ora gl'interessi del regno si sono mutati; i nostri confini verso la Svizzera si sono grandemente estesi, il regno è quasi triplicato in estensione ed in popolazione, per cui sono sorti nuovi interessi, ai quali bisogna aver riguardo.

Resta a vedere se la soluzione, che era la più conveniente una volta, possa soddisfare alle circostanze mutate. La questione è tecnica in pari tempo ed economica. I nomi delle persone che compongono questa Giunta, ed in particolare quello dell'illustre suo presidente, che è il commendatore Paleocapa, sono una garanzia per il paese che i lavori della Commissione saranno condotti con tutto lo zelo, con tutta l'imparzialità, con tutta la cognizione di causa immaginabile.

Io ritengo che questi studi possano essere terminati entro il corrente estate, e, secondo il risultato di essi, il Governo prenderà quelle determinazioni che saranno del caso.

Se tali risultati fossero favorevoli al Lucomagno, allora il Governo riprenderà con raddoppiata energia quelle trattative che erano già iniziate per la costruzione d'una strada ferrata in quella località; se dietro il risultato degli studi si verrà a preferire un altro passaggio, il Governo farà di tutto perchè si possa conseguire la cooperazione dei paesi vicini e dei medesimi o di altri capitalisti onde si attui una strada ferrata nella mutata direzione:

Questi studi non saranno certamente una perdita di tempo, una superfluità. Nelle mutate condizioni territoriali dello Stato, senza di essi sarebbe impossibile che il Governo, il Parlamento ed il paese possano dare un giudizio sicuro e pronuziarsi con perfetta cognizione di causa in codesta importantissima e vitale questione.

In quanto alla strada della Liguria, il mio onorevole predecessore il marchese Monticelli ne aveva accordata la costruzione ad una compagnia di capitalisti inglesi, Morton Peto, Wagstaff e Compagnia, assicurando loro una garanzia del cinque per cento sopra un capitale di 125 milioni, che era ritenuto corrispondere al costo dell'intrapresa. Siffatta valutazione era desunta in parte da dati positivi, cioè dagli studi eseguiti sopra alcuni tratti della linea, ed in parte sopra presunzioni; presunzioni peraltro attendibili e fondate sopra perfetta conoscenza delle località. Se non che la Compagnia inglese si pentì di avere assunto il contratto e preferì incorrere nella caducità e perdere la cauzione che aveva preliminarmente depositata.

Ora il Governo è entrato in trattative con altri capitalisti. La Camera comprenderà facilmente come io non possa discostarmi da un sistema di riserva che mi è imposto da pendenti negoziati.