

Tirolo, il Governo austriaco sarebbe disposto a riprendere le trattative ed accordare del proprio un sussidio perchè quella strada venga mantenuta.

In ogni caso faccio notare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la strada dello Stelvio può comunicare col Tirolo per mezzo dell'Engadina Svizzera, che si attacca al giogo dello Stelvio, ed a questo scopo si può arrivare tanto dal Münster-Thal, per la valle di Fraule, quanto dalla valle di Santa Maria pel colle della quarta cantoniera.

In entrambi i casi le difficoltà della strada non sono molte, poichè la parte più ardua è già costruita, quella che percorre la valle del Branlio.

Avverto inoltre che per l'articolo 17 del trattato di commercio stabilito coll'Italia, il Governo italiano e la Dieta federale elvetica, « désireux de compléter et « d'étendre les relations commerciales entre l'Italie et « la Suisse, s'engagent à favoriser, autant que faire se « pourra, la création de voies de communication, des- « tinées à relier entr'eux les deux pays. »

Io spero quindi che il ministro dei lavori pubblici vorrà avere la gentilezza di dirmi in proposito le intenzioni del Governo, giacchè sarebbe veramente deplorabile che una strada costruita con così grandi spese, e che è l'unica comunicazione che unisca l'alta Lombardia coll'alto Tirolo, dovesse essere abbandonata.

Io credo che, ove per parte del Governo austriaco si trovassero troppe resistenze, ciò che ho motivo di non credere, questa strada potrebb'essere assai utilmente continuata sul territorio svizzero, e che quel Governo non sarebbe alieno dall'entrare col nostro in quelle trattative che il recente trattato di commercio ha prevedute e favorite.

PASINI, *ministro per i lavori pubblici*. Dirò all'onorevole Bonfadini che effettivamente il Governo italiano ha sempre provveduto per la manutenzione della parte di quella strada dello Stelvio, che scorre sopra il territorio italiano. Nel 1864 è spirato l'appalto che vi era per la manutenzione, ed allora il Governo procedette ad un nuovo appalto, limitando però le spese di mantenimento a quelle indispensabili per garantire la viabilità.

La sola parte che non è ora tenuta in manutenzione è l'estremo tronco di questa strada, vale a dire 3000 metri circa che corrono dalla quarta cantoniera sino al confine austriaco, perchè di questi 3000 ultimi metri non viene fatto quasi verun uso dagli abitanti sì dell'una che dell'altra parte dello Stelvio.

La parte tirolese di quella strada è presentemente in pessimo stato, perchè è una delle più difficili strade a conservarsi che vi siano in Europa.

Bisogna notare anche che il passaggio dello Stelvio è forse il più alto passaggio di strade carreggiabili che vi sia in Europa; è a 2814 metri sopra il livello del mare, mentre lo Spluga, che è pure uno dei più alti passaggi, è solo a 2600 metri. Questo fa sì che

nell'inverno si accumulino le nevi, e cadano lungo quella strada frequentissime valanghe che talvolta danneggiano grandemente anche le opere d'arte, e perciò ne avviene che il passaggio vi sia effettivamente interrotto per alcuni mesi dell'anno.

Quando dunque noi ci siamo accorti che il Governo austriaco trascurava la manutenzione della strada, anzi che l'abbandonava intieramente col mezzo del nostro incaricato d'affari a Vienna abbiamo fatto le occorrenti pratiche col detto Governo per sapere quali erano veramente le sue intenzioni, e perchè non continuava, come sarebbe suo debito, la manutenzione della strada.

Il Governo austriaco ha dato nel 1867 una risposta piuttosto evasiva, ma il principale argomento di questa sua non adesiva risposta si è che quella strada servirebbe ora assai poco al commercio, dopo la costruzione delle strade ferrate, e dopo che i viaggiatori e le merci possono, con economia di danaro e di tempo, essere tradotti al punto dove questa strada termina, cioè ad Inspruk od a Bolzano.

Il Governo austriaco ha anch'egli fatto osservare che questa strada è soggetta a grandi intemperie, e che la neve per alcuni mesi dell'anno la rende intransitabile, e che per questi motivi egli opinerebbe di abbandonarne, come Governo, la manutenzione, lasciandone l'incarico ai comuni del Tirolo per i quali essa traversa, se questi volessero accettarlo.

Dopo queste trattative, che ebbero principio nel 1864 o nel 1865, non saprei bene se siano stati fatti altri passi diplomatici col Governo austriaco.

Per altro l'onorevole presidente del Consiglio mi ha accennato pochi momenti fa che dev'esservi qualche altr'atto diplomatico, che al Ministero dei lavori pubblici non venne forse ancora comunicato. Io desidero che vi sia, e desidero che si possano continuare o ripigliare le trattative per la conservazione di quella magnifica strada.

Da parte del Ministero dei lavori pubblici non si mancherebbe di provocare i necessari provvedimenti per la buona conservazione della parte italiana di quella strada; ma fino a che il Governo austriaco non sia proprio risoluto di restaurare e mantenere in buono stato la parte tirolese, sarebbe dal lato nostro danaro speso inutilmente.

Quanto poi agli altri passaggi che si potrebbero attivare dalla Valtellina nell'alta valle dell'Adige, sia partendo dalla quarta cantoniera detta di Santa Maria per andare al villaggio di questo nome e poscia a Munster, sia risalendo per la valle del Fraule, come suggerisce l'onorevole Bonfadini, io credo che si sarebbe potuto benissimo far passare più comodamente una strada per Santa Maria che pel giogo dello Stelvio, perchè effettivamente quel passaggio ha tre o quattrocento metri di altezza sopra il livello del mare meno che lo Stelvio; ma faccio osservare che biso-