

Svizzera di procedere alla costruzione del secondo tunnel, se non quando il prodotto lordo del traffico sul tratto tra Briga e Domodossola avesse oltrepassato l'importo annuo di 40 mila lire a chilometro di lunghezza effettiva, a condizione però che l'Italia contribuisse nella spesa con 10 milioni. Successivamente con convenzione del 16 maggio 1903 approvata con legge del 21 gennaio successivo venne determinato che l'Italia, non avrebbe contribuito con i 10 milioni nella spesa di costruzione del secondo tunnel, ma che l'obbligo da parte della Confederazione svizzera per la costruzione del secondo tunnel non vi sarebbe stato, se il prodotto lordo di cui testè ho fatto cenno non avesse raggiunto le 50 mila lire a chilometro all'anno.

Così stando le cose, nessuna azione diplomatica è stata finora esplicita ed ha potuto essere esplicita dall'Italia per due ragioni: la prima, perchè il prodotto lordo non ha raggiunto le 50 mila lire a chilometro e solo quando questo prodotto sarà raggiunto, potrà affermarsi il diritto dell'Italia di richiedere alla Svizzera l'adempimento dell'obbligo suo.

La seconda ragione, per cui nessuna azione diplomatica è stata esplicita, è questa: che la Svizzera ha preso essa stessa l'iniziativa di provvedere alla costruzione del secondo tunnel, anche prima che si verificasse il raggiungimento delle 50 mila lire a chilometro. Al che la Svizzera fu indotta da interesse suo proprio, interesse duplice. Anzitutto la necessità di prepararsi ad accogliere il maggior traffico di transito che vi potrà essere per il Sempione, sia quando cessi un favoreggiamento di traffico verso il Gottardo, sia in seguito all'apertura allo esercizio del traforo del Loetschberg. E su questo punto mi permetto di far notare all'onorevole Falcioni che questa preparazione al maggior traffico è soprattutto un interesse ed un dovere della Svizzera, perchè gli ingombri per il maggior traffico li avrà lei. E non siamo noi, che ci dobbiamo preparare a questo, perchè si tratta di prepararvisi su territorio svizzero con una ferrovia svizzera.

Altro movente dell'iniziativa della Svizzera è che nella galleria parallela al tunnel di servizio si sono manifestate, per quelle condizioni geologiche cui ha fatto cenno l'onorevole Falcioni, delle deformazioni.

E siccome queste deformazioni potrebbero, a lungo andare, compromettere la regolarità, se non altro, del servizio del grande tunnel aperto all'esercizio, così la Svizzera

stessa e la sua Direzione delle ferrovie, preoccupate di questo, hanno cercato di arrivare al più presto possibile alla costruzione del secondo tunnel.

Quali sono state le difficoltà interne che la Direzione delle ferrovie e l'Amministrazione federale hanno trovato per la costruzione del secondo tunnel, e sulle quali non possiamo entrare molto a discutere, trattandosi di cose a noi estranee? Le hanno trovate finora nelle opposizioni dell'impresa Brandt-Brandau e compagni, la quale, per i contratti intervenuti con la Federazione svizzera, sarebbe stata obbligata per una somma, a prezzo fatto, di costruire la seconda galleria.

Se noi non abbiamo potuto, come dissi, svolgere un'azione diplomatica, però i nostri rappresentanti nella delegazione internazionale del Sempione si sono dati, da parecchio tempo, pensiero della questione del secondo tunnel, e l'hanno costantemente sollevata, come mi risulta dai verbali delle sedute, che ho sott'occhio; ed anzi, nell'ultima seduta, del 23 settembre 1908, ad interpellanza della nostra rappresentanza nella delegazione, venne portato a conoscenza della delegazione stessa come, da parte della Direzione delle ferrovie federali, fossero state spinte innanzi molto alacramente le pratiche coll'impresa Brandt-Brandau e C., per vedere di risolvere le questioni insorte; come la Direzione delle ferrovie svizzere si lusingasse d'esser prossima ad un assestamento delle questioni stesse, senza escludere la possibilità che la cosa dovesse essere portata innanzi al tribunale federale.

In tale stato di cose, io posso assicurare l'onorevole Falcioni che noi, come del resto vede egli stesso, seguiamo l'andamento della pratica pronti anche, ove occorra e quando si realizzino le condizioni del contratto, a far valere i diritti che solo dal contratto provengono.

L'onorevole Falcioni si preoccupava pure che una volta iniziata la costruzione del secondo tunnel, l'Italia, da parte sua, adempia all'unica cosa cui è tenuta, ossia al raddoppiamento del binario fra Domodossola ed Iselle. Ma essendovi cinque anni di tempo, dal giorno in cui si sia realizzato il prodotto del traffico in cinquanta mila lire al chilometro, per la esecuzione del secondo tunnel, certo l'Italia avrà un tempo più che sufficiente per procedere al raddoppiamento del binario; tanto più che, nella costruzione della linea, fu tenuta presente