

CAVAGNARI. Devo dire all'onorevole presidente del Consiglio che io conosco il mio dovere, e che non porto mai qui questioni regionali... (*Rumori*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho alluso a lei, ed ella lo sa perfettamente.

CAVAGNARI. La ringrazio. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Metto a partito...

CAVAGNARI. Un momento, scusi: qui c'è un telegramma che il Governo non ha letto. Ho diritto di leggerlo io alla Camera.

PRESIDENTE. Non ne ha diritto alcuno!

CAVAGNARI. Il Governo ha parlato di un dispaccio del 3 giugno; io ne ho qui uno del 15 giugno... (*Rumori*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che questa nota rende inutile quella declaratoria.

CAVAGNARI. Il telegramma dice: « È stato trasmesso ieri alla Direzione generale delle ferrovie Federali, ma non si può avere la risposta particolareggiata che martedì venturo... » (*Interruzioni — Rumori*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari che il Governo e la Commissione non accettano.

(*Non è approvata*).

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Macaggi.

MACAGGI. Onorevoli colleghi, mi rendo conto perfettamente delle condizioni della Camera; ma anche la Camera deve rendersi conto della gravità del disegno di legge.

Quanto l'Italia abbia concorso nella costruzione della ferrovia del Gottardo, è detto nella relazione ministeriale ed è ripetuto nella relazione della Commissione permanente dei trattati. L'Italia in quella costruzione concorse per 58 milioni; per 30, vi concorse la Germania e per 28, la Svizzera. In totale, si spesero in quell'opera 116 milioni. Questo, con l'atto internazionale dell'ottobre 1869. Posteriormente, per la costruzione del tronco di strada ferrata del Monte Ceneri, contribuirono unicamente l'Italia e la Svizzera, con tre milioni ciascuna. Ma quello che non è ricordato nella relazione della Commissione dei trattati, e non nella allegata rimostranza del comune di Genova, è che a questi 58 milioni versati dall'Italia concorse per sei milioni il comune di Genova e la provincia di Genova per un milione.

Questo giustifichi, dinanzi alla Camera, perchè sia stato presentato un ordine del giorno con le firme dei deputati di Genova e perchè, quantunque io senta tutta la mia incompetenza, abbia io impreso a parlare su questo argomento. Con questo, non temo la taccia di portare qua dentro un interesse locale o regionale: tutti voi sapete che l'interesse del porto di Genova, della città di Genova, soprattutto per ciò che riflette il maggiore dei nostri valichi alpini, il Gottardo, coincide perfettamente con l'interesse della nazione.

Del resto, fin dal 1852, quando esisteva la nazione italiana, ma non ancora questo Regno d'Italia, il Consiglio comunale di Genova deliberava di consacrare sei milioni al primo valico che fosse aperto attraverso le Alpi, a congiungere l'Italia colla Svizzera e con l'Europa centrale.

Ora ci si presenta la convenzione del 1909. Accennerò brevissimamente (ed è necessario, perchè la Camera non voti ciecamente) in che consistesse la convenzione del 1869: perchè si veda se sia conveniente l'approvare ora questa nuova convenzione.

La Convenzione del 1869 faceva obbligo alla Commissione del Gottardo, che investiva nella costruzione di quella ferrovia il capitale di 50 milioni, oltre la sovvenzione di 116 milioni dati, come è stato accennato, dall'Italia, dalla Svizzera e dalla Germania nelle indicate proporzioni, la Convenzione faceva obbligo alla Compagnia di non eccedere per i viaggiatori e le merci le tariffe massime che venivano stabilite; dava facoltà alla Compagnia di imporre soprattasse di montagna per il tratto in cui la ferrovia aveva una pendenza maggiore del 15 per mille, soprattasse di montagna consistenti nell'aumento del 50 per cento per i passeggeri e per le merci del 3, ovvero del 5 per cento, a seconda della varia natura delle merci stesse.

In corrispettivo attribuiva agli Stati sovventori il diritto di partecipare, in ragione dei rispettivi concorsi, alla metà degli utili che avrebbero ecceduto il 7 per cento sul capitale azionario di 50 milioni. Faceva pure obbligo alle Compagnie di ridurre la soprattassa di montagna ora indicata, e quindi le tariffe normali quando l'utile avesse superato l'8 per cento sul capitale azionario.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, in uno studio pubblicato nella sua *Nuova Antologia*, del giugno 1910, ha dimostrato come in quel contratto del 1869 la Svizzera avesse fatto a sè stessa la parte del leone.