

TORNATA DEL 9 GIUGNO 1871

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Votazione a squittinio segreto e approvazione degli schemi di legge: estensione alla provincia romana della legge per l'abolizione dei fidecommessi; trattato di commercio cogli Stati Uniti d'America; nuova circoscrizione di due mandamenti.* = *Rinunzia del deputato Calvino — Parole di omaggio e di rincredimento dei deputati Massari e Michelini.* = *Domanda del deputato Codronchi sulla relazione intorno al progetto per provvedimenti di pubblica sicurezza, e risposte del deputato Trombetta e del ministro per l'interno.* = *Discussione generale dello schema di legge per concorso dell'Italia nella costruzione della ferrovia del Gottardo — Dichiarazione del relatore Mordini che ritira l'articolo 2 — Discorso del deputato Bonfadini contro il medesimo, e considerazioni in favore della via dello Spluga — Spiegazioni personali del ministro Correnti e sue osservazioni sopra la preferenza del valico del Gottardo — Dichiarazioni del deputato Bonfadini e del relatore Mordini — Discorso del deputato Bertani in favore del progetto — Presentazione di uno schema di legge per la vendita della tenuta di Portici.*

La seduta è aperta al tocco.

MASSARI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, indi espone il sunto della seguente petizione:

13,646. Il sindaco della città di Torino rassegna una petizione deliberata all'unanimità da quel Consiglio comunale, diretta ad ottenere una modificazione all'articolo 3 del progetto di legge sui magazzini generali, nel senso che da questi stabilimenti non vengano assolutamente esclusi i magazzini particolari.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Per urgenti affari di famiglia domandano un congedo i deputati Tranfo, di giorni 12; Soria, di 12; Sebastiani, di 10; Billia Paolo, di 8; Annoni, di 8; Fogazzaro, di 6; Degli Alessandri, di 4; Coppino, di 20; Molinari, di 20; Beneventani, di 8; Maggi, di 15; Facchi, di 15.

Per motivi di salute chiedono un congedo i deputati: Finocchi, di 15; Checchetelli, di 10; Lovatelli, di 8; Civinini, di 15; Molino, di 8; Villa Vittorio, di 10.

(Codesti congedi sono accordati.)

BERTEA. Colla petizione 13,646 testè letta, il Consiglio comunale di Torino domanda una modificazione all'articolo 3 del progetto di legge sui magazzini generali, nel senso che non vengano assolutamente esclusi da questi stabilimenti i magazzini particolari.

Domando che di questa petizione si tenga conto

quando per avventura ritornasse dal Senato la legge testè votata su tale argomento.

(La Camera acconsente.)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sui tre progetti di legge che nelle antecedenti tornate vennero già approvati per alzata e seduta.

(Segue lo squittinio, che dura circa tre quarti d'ora.)

Risultamento della votazione sui progetti di legge:

Estensione alla provincia romana delle disposizioni di legge relative ai fidecommessi, maggioraschi ed alle sostituzioni fidecommissarie:

Presenti	211
Votanti	210
Maggioranza	106
Voti favorevoli	183
Voti contrari	27
Si astenero	1

(La Camera approva.)

Nuova circoscrizione giudiziaria dei mandamenti di Palombaro e di Rivarolo Ligure:

Presenti e votanti	211
Maggioranza	106
Voti favorevoli	193
Voti contrari	18

(La Camera approva.)

Trattato di commercio e di navigazione cogli Stati Uniti d'America:

Presenti e votanti	211
Maggioranza	106
Voti favorevoli	195
Voti contrari	16

(La Camera approva.)

L'onorevole Calvino ha trasmesso alla Presidenza la seguente lettera:

« Firenze 9 giugno 1871.

« Onorevolissimo presidente,

« Malgrado la mia limitata condizione finanziaria, in omaggio alla spontanea volontà dei miei elettori, e per non rifiutare l'opera mia qualunque alla patria, ho sostenuto per un decennio, con enorme sacrificio, gli oneri della deputazione.

« Oggi che le condizioni della mia famiglia son divenute gravissime, e che una parte dei miei elettori mi sembra non apprezzino convenientemente la mia situazione ed i sacrifici miei, sono costretto con rincrescimento a pregare la Camera di accogliere la mia dimissione.

« Mi conforta però il pensiero che il sospiro di tutta la mia vita, la unità d'Italia con Roma capitale sia ora un fatto compiuto.

« Adempio ad un dovere e, allo stesso tempo, ad un sentimento del mio cuore, pregandola, onorevolissimo signor presidente, a farsi interprete presso i nostri onorevoli colleghi della mia gratitudine per la fiducia e benevolenza dimostratemi in ogni occasione.

« Ricordandomi infine alla sua amicizia, della quale da lunghi anni mi onoro, mi dichiaro con piena stima e rispetto, ecc. »

MASSARI. Io credo d'interpretare i sensi di tutti i miei colleghi, rendendo un omaggio molto cordiale e molto affettuoso alla virtù ed al patriottismo dell'egregio uomo che in questo momento, per ragioni che io sono obbligato a rispettare, stimo doversi separare da noi.

Io non aggiungo altro, e sono persuaso che, parlando a questo modo dell'onorevole Calvino, io non ho fatto altro che interpretare i sensi di tutti i miei colleghi.

Voci da tutti i lati della Camera. Sì! sì!

MICHELINI. Mi associo alle parole ed ai sentimenti espressi dall'onorevole Massari. Sono lieto che siano stati manifestati da una parte della Camera nella quale non soleva sedere il nostro collega Calvino.

Ciò torna a lode della Destra, cui appartiene il deputato di Bari, e dell'onorevole Calvino, i cui pregi sono da tutte le parti della Camera riconosciuti.

Io pertanto mi associo alle lodi del nostro collega Massari, e credo, ciò facendo, di rendermi interprete

dei sentimenti da cui è animata questa parte della Camera.

Se al principio del nostro reggimento parlamentare, se in Piemonte più volte avvenne che la Camera si opponesse alle domande di demissione, se io stesso più volte feci la proposta di congedo, invece della rinunzia, ora prevale altra consuetudine.

Io la rispetto, ed unicamente manifesto il rammarico che ne proviamo io ed i miei colleghi, dai quali non sarò certo disdetto. (*Segni di assenso*)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole Calvino della sua dimissione, e si dichiara vacante il collegio di Trapani.

CODRONCHI. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CODRONCHI. Io desidererei conoscere a qual punto sieno gli studi della Commissione sui provvedimenti di pubblica sicurezza. So che essa lavora con la massima alacrità, ma la necessità di discutere, prima che la Camera sia prorogata, il progetto ministeriale è così urgente, che mi sembrerebbe opportuno affrettare la distribuzione del rapporto della Commissione, la quale io spero vorrà trovare giustificata la mia interrogazione e la mia fretta, ove consideri che io rappresento un collegio della Romagna.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Trombetta, presidente della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge di cui si è fatto cenno, lo invito a dare gli opportuni schiarimenti.

TROMBETTA. Sono lieto che l'onorevole deputato Codronchi mi abbia posto in grado di assicurare la Camera, che la Commissione per i provvedimenti di sicurezza pubblica, lungi dall'aver trascurato un solo momento la importante missione statale affidata, si è adoperata e si adopera sempre del suo meglio per rispondere alla fiducia che è stata in essa riposta, e condurre a termine il suo lavoro nel più breve tempo possibile.

Ma, o signori, non è questo un lavoro che potesse essere fatto in pochi giorni, e tanto meno coll'asta alla gola.

La Commissione ne fu nominata, è ora poco più di un mese, cioè il 4 maggio, e nella sua prima adunanza riconobbe il bisogno di esaminare moltissimi documenti, i quali furono richiesti al Ministero dell'interno ed a quello della giustizia. Questi documenti si sono dovuti, non solamente leggere ed esaminare, ma ponderare, studiare e raffrontare, trattandosi di statistiche e di cifre.

Le questioni essendo assai gravi, la Commissione non le poteva discutere leggermente; e ben posso dire che le sedute occuparono talvolta quattro o cinque ore; la qual cosa dovevasi per di più conciliare colla necessaria presenza alla Camera dei membri che compongono la Giunta.

Ora, più non si tratta che di pochi giorni; già si è

inteso l'onorevole ministro dell'interno, intervenuto nel seno della Giunta; e se non posso dire che il lavoro già si trovi completamente accordato, posso però assicurare che già si sta lavorando attorno alla relazione, la quale sarà quanto prima presentata alla Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Codronchi è soddisfatto?

CODRONCHI. Mi dichiaro soddisfatto delle spiegazioni dell'onorevole Trombetta, e lo ringrazio.

LANZA, presidente del Consiglio dei ministri. Mentre io sento il debito di ringraziare l'onorevole Codronchi per l'eccitamento che testè ha fatto alla Commissione incaricata di riferire sopra i provvedimenti speciali di pubblica sicurezza, debbo però dichiarare che, se io non presi l'iniziativa a tale oggetto, fu unicamente perchè avanti ieri fui invitato ad intervenire nel seno della Giunta medesima e potei accertarmi che aveva ormai compiuto il suo lavoro. Essa anzi mi assicurò che fra qualche giorno la relazione sarebbe in pronto, e potrebbe essere distribuita ai signori deputati.

Quindi io non dubito che manterrà la sua promessa, e che tra breve potremo occuparci di questo importantissimo argomento, del quale il Ministero, più d'ogni altro, sente tutta la responsabilità; epperò fa nuovamente viva istanza onde sia esaurito prima che la Camera venga prorogata.

PRESIDENTE. L'incidente non ha seguito.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER CONCORSO DELL'ITALIA NELLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA DEL GOT-TARDO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge pel concorso dell'Italia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo. (V. *Stam-pato n° 34*)

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonfadini, primo iscritto contro la proposta di legge.

BERTANI. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

MORDINI, relatore. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MORDINI, relatore. Il Ministero comunicò recentemente alla Commissione alcuni documenti molto importanti che la Commissione ha fatto stampare e distribuire agli onorevoli deputati.

Il primo di questi documenti è una dichiarazione del rappresentante del Comitato del San Gottardo a Firenze, colla quale resta provato che il Comitato s'impegna ad acquistare le macchine ed il materiale che hanno servito alla perforazione del Moncenisio. Il secondo documento è una dichiarazione del ministro

di Svizzera, colla quale resta provato che il Consiglio federale acconsente a che sia applicato ai lavori del San Gottardo il personale tecnico che già fu impiegato nei lavori della galleria del Moncenisio, ed acconsente ancora che la somma la quale verrà stipulata fra il Governo italiano ed il Comitato del San Gottardo, come prezzo del materiale meccanico che servì alla perforazione del Moncenisio, sia dedotta dall'ammontare del sussidio che l'Italia si è obbligata di pagare in forza della convenzione del 15 ottobre 1869.

Così stando le cose, cessa la ragione per la quale la Commissione credette di dover aggiungere l'articolo secondo, e lo ritira.

PRESIDENTE. Dunque la Commissione ritira l'articolo 2?

MORDINI, relatore. Lo ritira.

PRESIDENTE. Onorevole Bertani, ella ha chiesto la parola per una mozione d'ordine...

BERTANI. Dal momento che è ritirato l'articolo 2, non ho più nulla da dire.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonfadini ha facoltà di parlare.

BONFADINI. Prima di esporre alcune idee intorno a questo argomento, il quale da trent'anni fu trattato nei Consigli non solo dell'Italia, ma dell'Europa, io ho un breve e sommesso lamento da esprimere all'onorevole Commissione.

Questo progetto di legge fu presentato fino dall'anno scorso alla Camera, e molti degli uomini che oggi stanno al banco della Commissione furono fin d'allora scelti a fare parte di questa Commissione.

Il progetto venne naturalmente ripresentato all'aprirsi dell'attuale Sessione; e gli stessi uomini, o, almeno, molti di quelli, furono chiamati a fare parte della Commissione.

Or bene, noi abbiamo avuto quasi un mese di lavori del Parlamento, durante il quale non si sono discusse che leggi di pochissima importanza, e si sono discusse lungamente e lentamente, come avviene quando il Parlamento non ha davanti a sè lavori di grave importanza. Io credo che, se l'onorevole Commissione avesse presentata la sua relazione un poco prima, e mi pare ne avrebbe avuto il tempo, questo progetto di legge sarebbe venuto in discussione assai prima dinanzi al Parlamento, e si sarebbe potuta fare, intorno ad esso, quell'ampia e larga discussione che l'argomento merita. Invece è doloroso il pensare che per questo ritardo, il quale avrà avuto le sue buone ragioni, ma che infine mi parve troppo prolungato, è doloroso, dico, che per questo ritardo della Giunta a presentare la sua relazione, noi siamo obbligati a dover discutere un progetto di legge di quest'urgenza collo stimolo del tempo e della pressione, e siamo obbligati a discuterlo, avendo in vista già dopo una discussione di altissima importanza, quella sull'esercito, che appassiona il paese anche più di questa, pel che, a mio avviso,

sarà, se non impossibile, difficile assai che il Parlamento possa consacrare a questo progetto quell'attenzione e quel tempo che in altre circostanze certo vi avrebbe consacrato.

Io credo che questo sistema sia cattivo, e mi sarei augurato che il Ministero attuale si fosse preso l'iniziativa di farlo cessare. È in questo modo, signori, che si sono votate le ferrovie meridionali, che si sono votate le calabro-sicule, che si sono votate le convenzioni ferroviarie dell'anno scorso; e non è in questo modo che si rileva l'altezza e si mantiene la dignità delle discussioni del Parlamento.

Erano queste ragioni che mi hanno mosso ieri, dopo che tre oratori avevano parlato dalla parte sinistra della Camera, ad unirmi a loro per dichiarare che io trovava effettivamente giusto che si vedesse se la Camera era in numero.

Era unicamente per queste ragioni, e non già, la Camera potrà crederlo, perchè io avessi intenzione di mettere dei bastoni nelle ruote, o di far perdere al Parlamento un tempo prezioso. Io sono l'ultimo, il meno competente d'un manipolo d'uomini che da dodici anni sostiene una causa che crede utile all'Italia; d'una causa che potrà essere vinta, ma ciò non toglierà agli uomini che l'hanno difesa il conforto di crederla giusta. Questo manipolo ha avuto le sue peripezie, ha avuto la sua storia; come tutti i combattenti ha avuto dei trionfi e delle sconfitte, ha avuto anche dei disertori; e qualcuno di questi mi spiace di vederlo sul banco del Ministero.

Voci. Oh! oh! Chi? chi?

BONFADINI. L'onorevole Correnti. Quello che io posso dire è questo, che non credo vi sia nessuno in questa Camera il quale abbia una convinzione più antica, più seria, più profonda, di quella che ho io, essere cioè la ferrovia del Gottardo una linea non troppo favorevole agli interessi generali dell'Italia.

Ad una convinzione così antica e così onesta, come è la mia, spero che la Camera non rifiuterà il diritto di combattere qui forse la sua estrema battaglia. Tanto più io spero che non mi negherà questo conforto, in quanto questa bandiera così a lungo riconosciuta e non curata, ha già vinto una volta, ed ha vinto per la sola virtù del vero e della discussione. La Camera ricorderà i precedenti di questa grande questione, ricorderà che per molto tempo vi fu in Italia un solo passaggio discusso, anzi un solo passaggio indiscutibile, ed era quello del Lucomagno; e la Camera non deve ignorare che fin d'allora questo manipolo di combattenti ha osato di contrapporre al vagheggiato passaggio la linea più razionale e più italiana dello Spluga.

Era l'epoca in cui combattevano sulla scena i grandi lottatori; era l'epoca di Paleocapa, di Boccardo, di La Nicca, di Menabrea, e tutti e quattro sostenevano fortemente la causa del Lucomagno. Ebbene, lo Spluga

ha avuto il coraggio di lottare ed ha lottato contro Governi, ha lottato contro scienziati, ha lottato contro ogni maniera di pregiudizi e di antipatie; ha lottato opponendo alla cospirazione del silenzio i fatti e le ragioni.

L'onorevole ministro Jacini, spinto dalla nuova condizione delle cose, venuto in appoggio a questi audaci lottatori, nominò per la prima volta, onde esaminare il quesito, la Commissione tecnica del 1860, e lo Spluga fu sconfitto dinanzi a questa Commissione; mi spiace che con noi fu sconfitto allora l'onorevole ministro della pubblica istruzione. Lo Spluga si è appellato dall'onorevole Jacini all'onorevole Menabrea; fu sconfitto ancora. L'onorevole Menabrea ha fatta esaminare la questione tecnica da una Commissione di uomini competenti (tutti gli uomini sono sempre competenti) (*Ilarità*), e lo Spluga fu sconfitto.

Lo Spluga ha ricorso in Cassazione, e finalmente, o signori, la grande Commissione commerciale del 1865, nominata ancora dall'onorevole ministro Jacini, e di cui mi piace di ricordare gli ampi e dotti lavori, questa grande Commissione commerciale ha dato ragione al piccolo manipolo contro le grandi autorità ed ha riconosciuto che negli interessi generali dell'Italia, lo Spluga non solo avanzava di molto il Lucomagno ma era molto e molto vicino al San Gottardo. Non ho altro che a citare le parole di una relazione dell'onorevole Jacini, alla quale la Commissione, con retto giudizio, si è vigorosamente aggrappata. Ecco che cosa dice l'onorevole Jacini:

« La recente inchiesta ha completamente invertito, riguardo al merito, l'apprezzamento che fin qui era stato accettato da molti in Italia, secondo il quale il Lucomagno veniva in prima linea, in seconda lo Spluga, e solo in terza il San Gottardo. Risulta invece che commercialmente il San Gottardo tiene il primato, che molto gli si avvicina lo Spluga e che il Lucomagno occupa l'ultimo posto. »

Signori, quando una causa ha vinta una così grossa battaglia, volete voi che sia presunzione se non dispera di vincerne pure un'altra? Ma si dice: quella Commissione così autorevole ha dato trionfo certo al Gottardo. Il numero, la qualità, l'autorità dei commissari fanno sì che difficilmente si potranno con altrettanta efficacia combattere le sue conclusioni, se l'onorevole Mordini, fondandosi sopra a questo giudizio, non si è peritato trattando con magnanimo disdegno lo Spluga, di asserire che la grande maggioranza degli Italiani era ormai persuasa essere il Gottardo l'unica via possibile e desiderabile. Adagio un poco.

Innanzitutto, senza negare il merito degli onorevoli componenti la Commissione del 1865 (l'ho anzi già ammesso) mi permetterei di dire che delle Commissioni in Italia se ne fanno molte, e che di uomini competenti se ne possono trovare di vari pareri.

La Commissione del 1860 era pure una Commis-

sione autorevole, ed era presieduta da quell'illustre uomo che fu il compianto Paleocapa; e la Commissione del 1860 ha trovato, essendo presieduta dal Paleocapa, che il passaggio migliore era il Lucomagno.

L'onorevole Jacini si sa che voleva il Gottardo e l'aveva già detto prima di essere ministro; ha formato una Commissione e quella Commissione ha trovato che era meglio il Gottardo.

Io non dubito, o signori, che se domani invece dell'onorevole Gadda sedesse a quel banco l'onorevole Depretis, o l'onorevole Peruzzi, o l'onorevole Valerio, o l'onorevole Breda, i quali sono tutti uomini convinti essere lo Spluga la linea più conveniente all'Italia, io sono persuaso che saprebbero trovare una Commissione composta di uomini competentissimi, i quali verrebbero alla Camera a dimostrare colle cifre e coi dati che lo Spluga è il migliore dei passaggi. (*ilarità*)

D'altronde, o signori, la Commissione del 1865 aveva un mandato ristretto; l'onorevole Jacini, nel formarla, aveva ben avuto cura di avvertirla che le sue attenzioni dovevano rivolgersi unicamente al lato tecnico ed al lato commerciale del problema; in quanto alla parte politica, l'onorevole Jacini la riservava completamente al Ministero; e probabilmente quello sarebbe stato il terreno su cui avrebbe invitato la Camera a pronunciarsi.

Ora, signori, se la Commissione, coi soli elementi tecnici e commerciali, ha creduto trovare, dopo due o tre mesi di studi, che c'era una piccola prevalenza pel Gottardo, quando avesse potuto aggiungere anche lo studio degli elementi politici e strategici di quella linea, quando avesse potuto esaminare nel suo complesso tutto l'insieme di questa grossa questione, e aggiungere anche contro il Gottardo la circostanza che è in terra straniera, che offre un assai minore percorso sul territorio nazionale, e che strategicamente è in condizioni molto inferiori allo Spluga, credete voi che la Commissione del 1865 avrebbe pronunciato lo stesso giudizio? E non credete che le considerazioni degli elementi politici e strategici non debbano essere le prime, le principalissime a cui debba attenersi nelle sue risoluzioni un grande paese? Non credete che questi elementi avrebbero potuto variare le preferenze della Commissione?

D'altronde, quel magnanimo dispregio, che ho già notato nell'onorevole Mordini, verso questa povera Cenerentola dello Spluga, non è diviso da molti degli uomini più competenti, che hanno studiato la questione; non è diviso soprattutto da quattro uomini, a cui l'onorevole Mordini non vorrà negare una grande autorità in questa materia, non fosse altro perchè tennero prima di lui il portafoglio del Ministero dei lavori pubblici, e sono Pietro Paleocapa, Stefano Jacini, Agostino Depretis ed Ubaldino Peruzzi. Voi sentirete la voce dell'ultimo e ne giudicherete le opinioni. Il penultimo, mi spiace il dirlo, è assente per ragioni di sa-

lute e forse per altre che hanno pur tratto a questo progetto di legge: ma io vi parlerò di Pietro Paleocapa e di Stefano Jacini, l'uno il creatore del Lucomagno e l'altro il rinnovatore del Gottardo.

Ebbene, il Paleocapa, nell'ultimo suo libro, esaminando la differenza fra i vari passaggi alpini, diceva:

« La Commissione del 1860, esaminando il progetto di una ferrovia alpina condotta dal bacino del lago di Como a Coira pel passo dello Spluga, ammetteva, dopo i diligenti studi fatti dalla sua Sotto-Commissione, come probabile un movimento di non più di 430 tonnellate al giorno. E noi, per le considerazioni fatte dianzi, siamo di avviso che sulla ferrovia dello Spluga, la quale, movendo dalla Lombardia, conduce direttamente ai paesi che stanno intorno alla parte orientale del lago di Costanza, dove la rivalità del commercio di Marsiglia e di altri porti, se non mancherebbe affatto, sarebbe per certo di gran lunga molto meno temibile pel commercio italiano, *il movimento mercantile riuscirebbe assai più energico che pel Gottardo.* »

Ed altrove, parlando dei passeggeri, dice:

« Questo stesso movimento di 400 viaggiatori al giorno è stato adottato dalla Commissione del 1860 anche per la linea alpina dello Spluga, dopo molti studi e mature considerazioni, e con giudizio certamente non inteso a scemare il merito della linea stessa. E nessuno vorrà certo darsi a credere che, se si eseguisse la ferrovia dello Spluga, *la quale è per vero non meno opportuna di quel che sarebbe la ferrovia del Luckmanier*, per la Germania centrale, per la grande vallata del Reno e per l'alta vallata del Danubio, e per di più conduce direttamente in seno della Lombardia, *il movimento dei viaggiatori sopra di essa avesse ad essere minore di quello che possa manifestarsi sulla ferrovia del Gottardo.* »

Così l'opinione dell'onorevole Paleocapa era negli ultimi tempi venuta piuttosto favorevole allo Spluga, e certamente molto più favorevole allo Spluga che al Gottardo.

Ma vi citerò Stefano Jacini, al quale veramente è dovuto, e mi spiace il dirlo per le eminenti qualità d'ingegno e di cuore che distinguono quell'amico mio, al quale veramente è dovuto se l'Italia in questa questione è stata sviata dall'indirizzo più favorevole ai suoi interessi.

Stefano Jacini, il quale vide e giudicò coll'occhio di una grande intelligenza in questa materia, ha detto nei suoi ultimi articoli pubblicati nella *Nuova Antologia*, e riassunti poi in volume:

« In quanto alle due altre linee, la grande maggioranza della Commissione (del 1865) si pronunciò a favore del San Gottardo, la minoranza per lo Spluga. Dalla motivazione dei voti, non che dall'insieme degli atti della Commissione, peraltro, apparisce che la differenza fra la soluzione del San Gottardo e quella dello Spluga, rispetto alla maggioranza degli interessi

d'Italia, non che di quella dei singoli suoi centri più importanti, *si riduce a poca cosa*; cosicchè la vittoria finale fra i due passaggi rivali è naturale che sia fatta dipendere *specialmente dalla entità dei sussidi esteri* seriamente e positivamente offerti a favore di uno piuttostochè dell'altro dei due. Pertanto, se la scelta del Governo cadde sul San Gottardo, lo si deve forse più attribuire a quest'ultima circostanza che si verificò favorevole appunto al San Gottardo, anzichè al voto finale della maggioranza della Commissione commerciale. »

E più lungi dice:

« La ferrovia del San Gottardo (*e potrebbe esserlo anche quella dello Spluga, se oltr'Alpi altrettanti interessi si trovassero per concorrere a costruirla*), è il coronamento dell'edificio dei lavori pubblici d'Italia. »

Così mi basta di avere messo in sodo che, tanto l'onorevole Jacini quanto l'onorevole Paleocapa, convenivano come tra lo Spluga ed il San Gottardo non vi fosse differenza notevole, anzi il Paleocapa credesse essere lo Spluga prevalente sul San Gottardo.

Quanto poi alla maggioranza delle popolazioni italiane, come le ha consultate l'onorevole Mordini? Come le ha consultate il Governo?

Vediamo i fatti, o signori, e non le parole.

L'onorevole Castagnola, che è ministro di agricoltura e commercio, non dovrebbe dimenticare che il Congresso delle Camere di commercio tenutosi a Genova due anni fa ha formolato un voto sul passaggio alpino, che questo voto, emesso alla quasi unanimità dai delegati delle Camere di commercio, dai delegati di quella istituzione, che è una delle poche che fanno ottima prova in Italia, questo voto suona la più aperta ed esplicita condanna della linea del Gottardo.

Ora, se l'onorevole Castagnola ha preso l'abitudine di tradurre in legge molti dei desiderii che le Camere di commercio nei loro Congressi esprimono, io lo prego vivamente di tradurre in legge anche questo.

S'interpellarono i Consigli comunali e provinciali in Italia, s'interpellarono, è vero, quando il Governo aveva già decisa la sua intenzione in favore del Gottardo, e si chiese se volevano dare sussidi a questa linea.

Ebbene, come hanno risposto questi Consigli? Io sarei grato all'onorevole ministro se volesse presentare alla Camera queste risposte che ha avuto dalle rappresentanze italiane; avrebbe fatto opera più imparziale innanzi alla Camera che presentando unicamente la tabella di quei comuni che hanno votato qualche somma per il Gottardo, perchè se il signor ministro avesse detto a questi Consigli: vi domando se volete votare delle somme per lo Spluga, necessariamente la risposta sarebbe stata diversa, che domandando esclusivamente e semplicemente: votatemi delle somme pel Gottardo.

Se il Governo avesse presentato alla Camera questi documenti, la Camera avrebbe visto che la maggio-

ranza delle simpatie dei Consigli provinciali e comunali d'Italia non sono pel San Gottardo, ed ove se ne eccettui Milano che fu neutrale, perchè diade per lo Spluga almeno quanto pel San Gottardo, e Genova, che avrebbe dato anche per lo Spluga, non dimenticando di avere sussidiato il Lucomagno che è una linea conducente alla stessa direzione dello Spluga con maggiori ritardi e maggiori sacrifici; se queste due sottoscrizioni si eccettuano, il resto delle offerte di quei poveri Consigli non è altro che una prova della grande pressione che il Governo ha esercitato su di essi.

No, o signori, la verità, pur troppo dolorosa, l'elemento pur troppo perturbatore in questa grande questione del passaggio alpino sta in ciò, e non ne faccio colpa al Ministero attuale più che a coloro i quali lo hanno preceduto, sta in ciò, che non si è mai partiti, nell'iniziare questi studi, dal punto di vista degli interessi italiani, ma si è sempre andati a cercare la base di operazione nel centro di interessi stranieri.

Prima si sosteneva il Lucomagno, perchè si diceva che la Svizzera non ci può permettere altro passaggio se non quello che attraversi il Canton Ticino; poi si respinse lo Spluga, perchè, si diceva, la Svizzera non avrebbe tollerato una linea che passasse troppo vicina al confine austriaco; tolto di mezzo questo spauracchio, l'anno scorso non si voleva lo Spluga, perchè la Francia insisteva onde non si facesse il Gottardo; quest'anno si vuole il Gottardo perchè si dice: la Prussia insiste onde si faccia.

Ebbene, questa resistenza e queste preferenze alle quali noi siamo sempre venuti cedendo e rassegnandoci, provano appunto che lo Spluga era veramente il solo passaggio italiano, era veramente la sola linea intorno alla quale si radunasse il maggior numero degli interessi politici, strategici ed economici d'Italia.

Io credo che davvero, quando sarà cessato il rumore delle nostre dispute, e che sarà fatto il traforo del Gottardo, i nostri posteri saranno oltremodo meravigliati nel vedere che, fra quanti passaggi alpini erano a nostra disposizione, siamo andati proprio a scegliere quello che è al di fuori del nostro territorio, della nostra ingerenza e della nostra sorveglianza, per lasciare vergine quello il quale ha il maggiore percorso di linee sul territorio dello Stato, il quale ha uno degli imbocchi al di qua del nostro confine, il quale è chilometricamente il più breve per arrivare a quei porti del nord e a quelle stesse città manifatturiere della Germania, di cui oggi si viene vantando e giustamente la commerciale importanza.

Qui sarebbe il momento di entrare nell'ampia dimostrazione di questo assunto.

Qui dovrei accennare gli argomenti politici, economici, strategici che dovrebbero tenere assolutamente l'Italia vincolata al passaggio dello Spluga.

Dovrei entrare nella questione dell'obbiettivo commerciale; dimostrare quanti e quanto inutili sforzi si

facciano per gettare tutti i nostri interessi all'occidente tentando una concorrenza impossibile con Marsiglia, mentre il vero e possibile scopo della nostra concorrenza è Trieste. Noi accumuliamo le ferrovie e le strade alpine verso una sola zona; noi facciamo convergere verso la Francia, verso Ginevra, verso Basilea i passaggi del Ceniso, del Sempione, del San Gottardo; e intanto lasciamo che quel vasto bacino in cui si contiene tutto lo Zollverein tedesco e la Germania orientale rimanga indisputato al dominio del Sømmering e di Trieste; noi abbandoniamo quella zona nostra e media nella quale solo possiamo avere una prevalenza sicura; abbandoniamo o lasciamo sterile nell'interesse nostro quel gruppo di ferrovie wurtemberghesi, sassoni e bavaresi che si annodano intorno al lago di Costanza, e che ci verserebbero, colla linea dello Spluga, i loro prodotti; mentre se invece dello Spluga pigliamo il San Gottardo, questi prodotti si troveranno necessariamente spinti a cercare, pel Sømmering e per Trieste, il loro più breve sbocco sul mare.

Dovrei dimostrare come la linea del Gottardo allunghi la percorrenza del commercio di transito, soprattutto del transito a grande velocità, e come sacrifichi ad un problematico vantaggio del solo porto di Genova, gl'interessi di Bologna, di tutta la linea adriatica, e dei porti minori di Sarzana e di Livorno.

Dovrei dimostrare il danno di Venezia, perchè a Venezia, o signori, non si provvede col Brennero, che non è e non sarà mai in nostra mano. Venezia sarà sempre combattuta e vinta dalla prevalenza del Sømmeringh, e soltanto per la linea dello Spluga essa potrà lottare efficacemente, non già contro Genova, ma contro Trieste, spingendo la sua attrazione commerciale sino sulla piazza d'Ulma.

MALDINI. Domando di parlare.

BONFADINI. Ma siccome so che questa tesi e queste dimostrazioni saranno sostenute con molto maggiore competenza e autorità di me da alcuni altri dei nostri colleghi, io verrò senz'altro alla parte più positiva della legge che ci sta davanti, verrò alla parte finanziaria, alla Conferenza di Berna.

Qui mi duole veramente di non vedere sul suo banco l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, del quale io molto apprezzo e l'ingegno e gli intendimenti; ma, come sono uso ad esprimere chiaro il mio pensiero e dentro e fuori di qui, non potrei a meno di dirgli e dimostrargli, per quanto a me pare, che la sua missione alla Conferenza di Berna fu ben lungi dal rispondere ai veri interessi del paese, e che il risultato di essa, poco soddisfacente e poco brillante, è una prova che tutte le diserzioni finiscono presto o tardi per trovare la loro pena. (*Bisbiglio*)

Come ci siamo noi trovati, come ci siamo noi presentati alla Conferenza di Berna?

La Camera si ricorda forse che, quando suonarono i primi rintocchi diplomatici della questione del Got-

tardo e si pubblicò una famosa nota emanata dalla nostra cancelleria diplomatica di Berna, e alla quale fecero eco altre note di altri Governi europei, io interpellai il ministro Menabrea se era vero che egli avesse deciso di assumere impegni diplomatici prima che la Camera avesse manifestata su questo argomento la sua opinione.

Il conte Menabrea rispose come tutti i ministri che vogliono fare una cosa senza dirla; mi diede molte assicurazioni, parlò del rispetto alle prerogative della Camera, ecc. (*Si ride*); ma, infine, la via del Governo era fin d'allora tracciata, ed il Governo non se ne volle rimuovere.

In conclusione, a quell'epoca gli impegni diplomatici erano già presi; il Governo aveva scelto il Gottardo, ed aveva agito diplomaticamente, perchè gli altri Stati, sul cui concorso finanziario contava, dovessero esclusivamente dichiarare il loro favore pel Gottardo; e poi con una franchezza che ammiro, ma che non mi sentirei d'imitare, si è prevalso di questa dolce pressione, a cui gli Stati esteri gentilmente si prestarono per premere a sua volta sul paese e dirgli che esso preferiva il Gottardo, e che era costretto a preferire il Gottardo, perchè gli altri lo preferivano. Insomma il nostro Governo a Berna mi pare che fosse nella situazione contraria a quella in cui si trovava Bertoldo, quando non sapeva scegliere l'albero a cui appiccarsi. Il Ministero aveva innanzitutto scelto il suo albero, e voleva assolutamente appiccarsi... (*Si ride*)

Una voce a sinistra. Benissimo!

BONFADINI. Quando noi ci presentammo alla Conferenza di Berna, la Prussia e la Svizzera sapevano che il Governo italiano voleva il Gottardo, non voleva altro che il Gottardo; era disposto a dare per il Gottardo tutto quello che poteva, e più di quel che valeva.

Non è maraviglia, o signori, se di questa situazione singolare la Prussia e la Svizzera abbiano largamente usato (non vorrei dire abusato, per non far nascere nell'onorevole ministro degli affari esteri il timore di una querela diplomatica).

Non seguirò l'onorevole Mordini nella lunga e minuta esposizione, nel lungo e minuto commento che egli fa degli articoli di quella convenzione; questo potrà venire a taglio, se la Camera vorrà continuare la discussione, quando si passerà agli articoli.

Per ora voglio solamente ragionare in modo sommario su alcune delle principali disposizioni che in quella convenzione vennero stabilite. Non bisogna illudersi, la ragione principale per cui andavamo a Berna, era per dire la somma che eravamo disposti a dare per il Gottardo; la sintesi di tutto questo lavoro diplomatico era di far constare ufficialmente in un protocollo, che l'Italia era disposta a dare la somma *A* o la somma *B*. Se si fosse trattato di qualunque altro passaggio sulla linea di confine, lo Spluga, il Sempione, il Moncenisio, la questione sarebbe stata assai

semplice; si sarebbe detto: diamo metà per uno il capitale a fondo perduto, necessario pel grande traforo, e ciascuno Stato faccia a sue spese nel proprio territorio le linee di accorciamento e di congiunzione necessarie perchè l'opera sia compiuta. Certo nè il Canton Grigione avrebbe preteso che noi contribuissimo alla costruzione di una linea da Thusis a Coira, nè la Francia avrebbe preteso che noi facessimo un tronco da Modane a Saint-Michel. Sarebbe stato ovvio e naturale che pel San Gottardo si fosse fatto lo stesso; si sarebbe stabilita metà della spesa del gran tunnel a nostro carico, e poi si sarebbe pensato a compiere sul nostro territorio le linee di congiunzione.

Io avrei capito questa contribuzione dal punto di vista dei sostenitori del San Gottardo.

Invece cosa succede? La spesa del gran tunnel, dopo lungo discutere e dopo aver cercato di ridurla a minimi termini, è stabilita nella Conferenza di Berna nella somma di lire 59,600,000. Or bene, in luogo di assumere a nostro carico la metà di questa somma, cioè 29,800,000 lire, i nostri delegati a Berna ne accettano addirittura 45 milioni. Siamo i più ricchi, ed è giusto.

Ora, come è avvenuto che i nostri negozianti siano stati così larghi? Ecco cosa era avvenuto, secondo me.

La sezione tecnica di quella Conferenza, per la viziosa natura del passaggio scelto, aveva dovuto preoccuparsi, piuttostochè di segnare la linea più breve e più rapida che rispondesse unicamente ai bisogni internazionali che chiamava davanti alla Conferenza di Berna i rappresentanti di varie nazioni, aveva dovuto preoccuparsi, dico, di accontentare tutte le esigenze locali, le quali avrebbero potuto imporsi od opporsi alla costruzione dell'opera. Aveva quindi dovuto pensare a stabilire due sbocchi sul territorio italiano, l'uno che mirasse direttamente a Genova, l'altro direttamente a Milano.

Aveva dovuto perciò includere nella rete del Gottardo la costosissima linea Bellinzona-Lugano, aggiungendo alla difficoltà di superare il Gottardo anche quella di superare il monte Cenere; ed aveva dovuto cercare a settentrione un altro sbocco sul territorio svizzero, mediante un tronco che accennasse a Zurigo: tanto è vero che la direzione del lago di Costanza premeva anche lì.

Poi la delegazione svizzera insistette perchè si facesse un tronco Bellinzona-Locarno, che entra nella linea internazionale come i cavoli a merenda; ed insistette perchè si allungasse una linea da Goldau per St-Adrien a Zoug.

La ragione per cui insistette era questa, che altrimenti quei Cantoni su cui la ferrovia internazionale avrebbe dovuto passare avrebbero negato la concessione all'impresa.

Convinta da quest'argomento perentorio, la delegazione italiana acconsentì, cosa del resto che dai pro-

toccoli appare aver essa fatto con molta e facile frequenza. Poi vi era un raccorciamento proposto nel progetto Werth, che diminuiva di oltre sei chilometri la linea e di 4 milioni la spesa di costruzione, ma questo raccorciamento non entrava nelle viste del Cantone svizzero su cui la linea correva, e la delegazione italiana dovette rassegnarsi ad abbandonarlo. Così, per secondare l'interesse particolare dei Cantoni, le cui offerte di contributo erano sempre minori del complesso delle opere per cui mettevano la condizione, si venne ad ingrossare smisuratamente l'impresa, ed una rete internazionale, che non avrebbe dovuto avere più di 200 chilometri, finì con trovarsi portata a 263 chilometri. Poi si venne a parlare dei prodotti sperabili dalla ferrovia. Naturalmente l'interesse dei promotori della ferrovia del Gottardo era di dimostrare che questi prodotti si sarebbero elevati ad una grossa cifra.

Si cominciò a fare il preventivo dei passeggeri che potessero percorrere la linea, e la convenzione di Berna finì coll'ammettere il numero di 200 mila. Ora i rapporti postali della Confederazione dimostrano che la media dei passeggeri che hanno valicato il San Gottardo in 10 anni non supera 35 o 36 mila.

Io capisco, che quando si sostituisce una ferrovia ad una strada comune, il numero dei passaggi si duplica, si triplica, si quadruplica. Quadrupliciamolo pure, o signori, non arriveremo mai alla cifra di 200,000. Quadruplicandolo si arriva ad una cifra di 140,000, ed è quella cifra che lo stesso Paleocapa aveva a un dipresso calcolata nel suo ultimo opuscolo, supponendo che vi fosse un movimento chilometrico di 400 viaggiatori per tutto il corso dell'anno, il che corrisponde ad un movimento chilometrico annuo di 146,000 viaggiatori.

Differenza fra 146,000 e 200,000, 54,000.

E poi bisogna notare, o signori, che questo calcolo che si fa ordinariamente per trovare l'aumento di circolazione tra le strade comuni e le strade ferrate non può essere applicato alla ferrovia del Gottardo, senza molti temperamenti. Bisogna riflettere che una gran parte dei passeggeri che valicano il San Gottardo è attratta dalle bellezze della natura, dall'abitudine estiva di alpeggiare in quei luoghi e di percorrere i grandi ghiacciai; ed è molto probabile che il maggior numero degli stessi viaggiatori che le poste svizzere conducevano e conducono ora, superando la montagna, continueranno a superarla, godendo l'aria e la luce di quelle balsamiche regioni e lasciando che fischi sotto i loro piedi la locomotiva internata nelle viscere oscure del San Gottardo.

Poi si venne a parlare delle merci. E fra le merci si accettarono senza veruna discussione 100 mila tonnellate di carbon fossile che la convenzione di Berna suppose dovessero venire in Italia dalle miniere germaniche, dopo il traforo del San Gottardo.

Ora, questa questione fu ampiamente trattata, l'onorevole Correnti se ne ricorderà, nella grande Commissione commerciale nel 1865. Egli ricorderà gli argomenti validi che soprattutto l'onorevole Depretis sostenne contro questa supposizione.

Il Paleocapa, alla cui autorità in queste materie non vi sarà alcuno che non s'inchini, faceva, fin d'allora, il calcolo di questa questione dei carboni.

Secondo gli autori della Memoria del Comitato del Gottardo, il prezzo del carbon fossile inglese, che per la via del mare arriva a Genova, doveva essere calcolato da 48 a 50 lire la tonnellata. Ora, dice l'onorevole Paleocapa, e molti in quest'Aula potranno confermarlo, il carbon fossile inglese di prima qualità non costerebbe a Genova, in media, più di 35 o 36 lire. Invece quello della Saar, trasportato colle tariffe del San Gottardo, costerebbe non meno di 48 lire. A Milano il prezzo potrebbe forse equilibrarsi; ma è da notare la grande superiorità del carbone inglese sul carbone della Saar, la quale certo farà sì che i consumatori di carbone preferiranno sempre munirsi di carbone inglese, anzichè di carbone tedesco ai medesimi prezzi.

Poi è da notare che le miniere della Saar sono molto limitate in confronto delle miniere inglesi, e che verrà presto il tempo in cui, anche supponendo che questo transito vi sia, questo transito cesserà.

Poi si venne alla questione delle tariffe, e la Conferenza, dopo molto discutere, e colla solita cortese ritirata della delegazione italiana, adottò centesimi 16 per le merci a piccola velocità, e centesimi 45 per quelle a grande velocità. La delegazione italiana aveva compresa l'enormità di questa tariffa, ed aveva tentato di farla ribassare, ma non ci riuscì.

Ora guardiamo se è possibile che con questa tariffa si vinca la concorrenza di Marsiglia; paragoniamo la linea piana e senza difficoltà che va da Marsiglia a Basilea, linea suscettibile di tanti accorciamenti, paragoniamola colla linea che viene da Basilea a Genova, in cui bisogna superare il San Gottardo, il monte Cenere, i Giovi, ed in cui le spese di esercizio sono tanto gravi che la tariffa non potrà mai essere, senza perdita del capitale, portata ad un ribasso di qualche entità. Un uomo illustre, che politicamente non è più tra i vivi, l'imperatore Napoleone, aveva preveduto e provveduto a questa questione. Con un decreto del 26 aprile 1862 egli aveva accordato alle compagnie delle ferrovie di Francia la facoltà di ridurre le tariffe pei trasporti delle merci di transito e di esportazione; e quel decreto, oltre a tante altre importanti facilitazioni accordate a quelle compagnie, diceva:

« En ce qui concerne le transport des marchandises en transit, notre ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics pourra autoriser les compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus

propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères. »

Ora in forza di questo decreto le compagnie si sono affrettate a ribassare le loro tariffe ed a quest'ora sono già arrivate, credo, ai quattro centesimi. Il Paleocapa dice che fino a tre centesimi potrebbero trovare vantaggio; ad ogni modo fermiamo le tariffe a tre centesimi e mezzo, e la compagnia francese del Mediterraneo può giungervi per la grande quantità di merci che passano dalle sue linee e per la grande facilità delle pendenze.

A 3 centesimi e mezzo, essendo la distanza da Basilea a Marsiglia di 771 chilometri (e notate che in questi non si sono compresi i raccorciamenti che si stanno studiando, e che sono anzi, credo, in via di esecuzione, raccorciamenti che porterebbero la distanza a poco più di 700 chilometri), il costo di una tonnellata di trasporto sarebbe di lire 27 da Basilea a Marsiglia; mentre da Basilea a Genova, con una lunghezza di 520 chilometri, colla tariffa del San Gottardo, il costo sarebbe di oltre lire 40 in qualunque più favorevole ipotesi.

In verità per supporre che in simili condizioni il commercio vorrà, per simpatia al San Gottardo, avviare i suoi prodotti lungo quella linea costosa, invece di scendere con tanto maggiore economia a Marsiglia, bisogna invero supporre i commercianti europei molto più sentimentali ancora di quel che suppongo fossero i delegati del Governo italiano alla Conferenza di Berna. (*Si ride*)

Infine, con tutti questi elementi, son venuti a costituire il prodotto chilometrico che la Conferenza ha calcolato in 48,000 lire il chilometro. E su quali basi? Aumentando enormemente le cifre presuntive raccolte dal Comitato del San Gottardo, che era pure il più interessato a dimostrare il più alto vantaggio economico possibile della ferrovia da esso patrocinata, e diminuendo invece la cifra del capitale di costruzione. Così il Comitato del San Gottardo aveva preveduto nei suoi studi un passaggio di 180,000 viaggiatori, la Conferenza lo portò a 200,000; il Comitato del San Gottardo aveva preveduto un traffico di 280,000 tonnellate, la Conferenza lo portò di un balzo a 400,000; il Comitato aveva preventivato una spesa di 179 milioni, la Conferenza la ridusse senz'altro a 170,000,000; poi la tariffa di 12 centesimi, proposta dal Comitato del San Gottardo, si alza alla tariffa di centesimi 16; si fa la moltiplica, ed ecco trovata una cifra di reddito colossale per la ferrovia del San Gottardo.

Ma, o signori, quando si pensa che il Brennero, da cui pure si aspettavano così splendidi risultati, ha reso nel 1868 20,000 lire, e nel 1869, 22,000 lire al chilometro; quando si pensa che il Brennero ha sul Gottardo il vantaggio di non dover computare nessuna perdita d'interessi, dipendente dall'esecuzione del *tun-*

nel, essendo il Brennero un passaggio a cielo aperto, mi fa meraviglia che si nutrano ancora così grandi illusioni sulle conseguenze economiche di simili imprese, mi fa meraviglia come si creda che il traforo del San Gottardo basterà da solo a portare nella sua zona tutto un insieme di merci, che ora si suddivide su varie linee ed il cui valore è ancora ignoto.

Questi fatti ebbero poi naturalmente le loro conseguenze nella determinazione della somma di sussidio. Tanto è ciò vero che i delegati italiani, persuasi che si avrebbe potuto fare diversamente, avevano dapprima timidamente sostenuto che la cifra del sussidio, a fondo perduto dovesse essere di 79 milioni, poi, fatto uno sforzo sono arrivati a 83 milioni; poi la Svizzera ha detto che ce ne volevano almeno 85, e i delegati italiani hanno detto: andiamo fino ad 85. Cosicché quei 15 milioni e 200,000 lire, che noi diamo, secondo il trattato, al di là della metà spettante all'Italia sulle spese del gran traforo, servono, non già a sussidiare la gran linea internazionale, perchè questa è sorretta in parte dal capitale a fondo perduto e in parte dal reddito chilometrico calcolato in 48 mila lire, ma servono a sussidiare quelle linee divergenti, senza prodotto sicuro e proporzionato alla spesa, che furono aggiunte alla rete del San Gottardo, in omaggio all'alto principio degl'interessi di campanile.

In verità a me pare una follia questo che noi facciamo; noi spendiamo 29,800,000 lire per aiutare un'opera da eseguirsi in paese straniero, e rinunziamo a tutti quei vantaggi economici che il solo fatto dello stabilimento di una ferrovia diffonde ed allarga e moltiplica pel territorio che essa percorre.

Ma facciamo di più: regaliamo ancora a questo paese, a cui procuriamo tanto sviluppo di benefizi economici, regaliamo lire 15,200,000, perchè si faccia delle strade sul suo territorio, delle strade che difficilmente renderanno quello che costano, delle strade che avranno inoltre questo notevole risultato, di fare del Canton Ticino, più ancora che oggi non sia, il quartiere generale dei contrabbandieri.

E poi, signori, mi si viene a dire che bisogna votare questa legge, perchè la Svizzera e la Prussia premono e reclamano l'approvazione del trattato.

Anzitutto io non verrò a domandare all'onorevole ministro degli affari esteri se è vero che la Prussia preme e reclama, giacchè so che, nè dalla Prussia, nè dall'onorevole ministro degli affari esteri si possono temere carteggi che non siano degni della nostra nazione e della nazione tedesca; ma d'altronde, è ben naturale, quand'anche queste pressioni ci fossero, proverebbero appunto contro la proporzione del nostro contributo.

È evidente che, se invece di 45 milioni, l'onorevole Correnti avesse ancora allargato i cordoni della borsa italiana, e ne avesse accordati 60, le pressioni sarebbero ancora maggiori. È evidente che quanto più noi

accordiamo, tanto più quelli, a cui noi accordiamo, insisteranno perchè manteniamo queste promesse.

Ma come? Noi abbiamo già due passaggi delle Alpi aperti alle ferrovie, e la Svizzera non ne ha nessuno; essa ha un commercio di esportazione molto più vivo del nostro; essa ha un grande interesse di assicurare un facile sbocco sui mercati italiani ed esteri a' suoi prodotti, che sono molto maggiori dei nostri; ha il grande interesse di assicurarsi la costruzione di una rete interna, tutta sul territorio, di 260 chilometri di ferrovie; tutto ciò per la modica somma di 20 milioni; e non volete che preme, perchè noi accettiamo di sborsarne 45? E la Prussia, che ha due figlioli prodighi recentemente trovati, l'Alsazia e la Lorena, da contentare, non volete che preme su chi le offre con tanta grazia 45 milioni per condurre diritta a Mulhouse la locomotiva europea?

La Prussia, che ha desiderio di avere una linea ferrata quasi sua nel centro d'Europa, una linea che si distacchi quasi egualmente dalla Francia e dall'Austria, colle quali crede che presto o tardi potrà avere delle difficoltà, la Prussia che desidera che questa ferrovia sia per essa all'incirca quello che è per la Francia la Lyon-Méditerranée e per l'Austria la Sudbahn, la Prussia vede noi, che non abbiamo nè Alsazie, nè Lorene, che non abbiamo alcuna ragione di essere ostili, nè alla Francia, nè all'Austria, che non abbiamo avuto in questi ultimi tempi il più piccolo miliardo d'indennità, la Prussia dico, vede noi disposti ad aiutarla con 45 milioni in quest'opera, a cui essa non ne consacra che 20, e non li ha ancora votati tutti, e non volete che reclami, e tempesti, e preme con quanto più di vigore potrà? Ma certo, bisognerebbe far torto ai diplomatici svizzeri e prussiani per crederli capaci di mettere nel dimenticatoio una proposta così generosa come quella dei nostri delegati alla Conferenza di Berna. Soltanto, se la Camera tradurrà in legge questo progetto, io spero che, almeno per gratitudine, gli arguti diplomatici svizzeri e prussiani, di cui mi pare vedere da lungi il fino sorriso, vorranno accordare alla Camera italiana il premio Monthyon.

Ma vi ha di più; ed è che l'insieme di queste ragioni non deve essere parso grave solamente a me, ma a molti altri; e soprattutto alle persone più necessarie in questa questione, quelle che dovrebbero fornire i danari. La prova della realtà di queste censure che io muovo al passaggio del Gottardo ed alla convenzione di Berna, sta in ciò che, finora, non si è ancora costituito neanche il principio di una società d'azionisti, nè di costruttori, che si mostrino pronti ad assumere l'opera quando i sussidi fossero votati. Eppure fino dalla prima seduta della Conferenza di Berna, il presidente, il signor Welte aveva dichiarato:

« L'association financière qui veut se charger de l'exécution de l'entreprise est formée et elle est sûre de pouvoir compléter sans difficulté le capital d'ac-

tions, dont une partie très-considérable est déjà garantie. »

Temo che l'onorevole presidente della Confederazione svizzera abbia tradotto il desiderio della sua mente in ciò che egli credeva, ma che pare non fosse la realtà, giacchè, per quanto a me consta, e credo che nessuno potrà smentirmi, questa società è ancora ipotetica o non ha fatto un passo avanti più di quello che allora avesse fatto.

E non solo non c'è nulla di assicurato, ma sarà molto difficile, per non dire impossibile, che coi sussidi stabiliti dalla Conferenza una tale società si possa costituire; ed io non parlo senza cagione, ma, ricorrendo sempre alle fonti ufficiali da cui traggo i miei argomenti, noto che questa opinione era stata fin d'allora sostenuta nella stessa Conferenza di Berna. Fu espressa da uno degli uomini più competenti della Svizzera e direi dell'Europa, in materia industriale, il signor *Escher*. Il quale, nella seduta del 7 ottobre, parlando della cifra da stabilirsi pel sussidio a fondo perduto, così si esprime:

« Quant à la fixation éventuelle du chiffre des subventions à 85 millions, M. Escher déclare qu'à son avis et d'après les expériences faites par le Consortium suisse, qui devra être chargé de l'exécution du chemin de fer du St-Gothard, la formation d'une société rencontrera les plus grandes difficultés, si l'on n'admet qu'un chiffre de subvention de 85 millions. Après avoir développées d'une manière détaillée toutes les raisons à l'appui de cette opinion, il attire l'attention de la Conférence sur le fait que d'ailleurs les décisions qui pourront être prises à ce sujet ne sauraient, vu la nature des questions à résoudre, avoir la portée de décisions définitives, mais qu'elles auront uniquement pour objet d'appeler le monde financier à se prononcer sur la question de savoir s'il est disposé à se charger de procurer le capital d'actions nécessaire. »

Io domando, o signori, se quando uno degli uomini più competenti in questa materia dichiara che con questo sussidio sarà molto difficile il poter costituire una società, e che dopo tre anni nulla ancora si è fatto, io domando se non vi siano gravissimi motivi da temere che questa non si farà.

E tale opinione non è solamente divisa dal signor *Escher*, è divisa da molti dei più intelligenti e più potenti industriali italiani, e credo che una testimonianza in mio favore potrebbe sorgere anche dai banchi della Commissione, dove siede un illustre ingegnere.

Ora nella convenzione di Berna non c'è nulla che ci difenda da un grave pericolo, ed il pericolo è questo: che votati una volta i sussidi a fondo perduto accordati da quel trattato, qualche banda di speculatori, di quelli che sono avvezzi ad usufruire le improvvide generosità degli Stati e specialmente del nostro, assuma l'impresa; ma l'assuma con proposito di immediato guadagno, senza guarentigie sufficienti di capi-

tali, d'ingegno e di moralità che possano condurre definitivamente la vasta mole del lavoro al suo complemento. E notate che anche qui la cosa è molto probabile, tanto probabile che nel seno stesso della Conferenza di Berna (torno sempre ai documenti ufficiali) nel seno stesso di quella Conferenza l'ipotesi è stata sollevata.

È stata sollevata dalla sezione politica, vale a dire dalla sezione che era più in caso di abbracciare e di coordinare tutti i vasti elementi della importante questione.

Ecco che cosa si legge nel rapporto della Sezione politica annesso al protocollo della seduta del 6 ottobre:

« Avant de terminer, la Section doit vous soumettre encore un cas, invraisemblable, il est vrai, mais que, par mesure de précaution, il est bon de ne pas passer sous silence. On peut, en effet, admettre l'hypothèse d'une société ne se trouvant plus en état de continuer la construction ou l'exploitation de la ligne. S'il devait en être ainsi, il ne serait pas difficile sans doute de constituer une nouvelle société, et la Confédération y serait la première intéressée. Mais notre proposition va plus loin encore dans le champ des suppositions; elle prévoit aussi le cas où aucune société ne pourrait plus continuer la construction ou l'exploitation et où la Confédération ne voudrait pas s'en charger. Cette circonstance devrait, jusqu'à un certain point, être traitée comme un cas de force majeure, et les Etats contractants auraient à s'entendre entre eux pour prendre de nouvelles mesures. »

E proposerò alla Conferenza quest'articolo:

« Dans le cas où une société ne pourrait plus continuer l'exécution ou l'exploitation de la ligne et où la Confédération ne voudrait pas s'en charger, le Gouvernement fédéral s'adresserait à temps aux Etats contractants pour s'entendre avec eux sur la continuation de la construction ou de l'exploitation. »

Ma l'articolo progettato alla Conferenza non venne approvato, poichè la Conferenza decise di non decidere:

« De ne pas adhérer à la dernière proposition de la Section, parce qu'il lui paraît *superflu* de prévoir dès à présent le cas où une société ne pourrait plus continuer l'exécution ou l'exploitation de la ligne et où la Confédération ne voudrait pas s'en charger. »

Non occupiamoci di ciò ora, quando verrà il caso allora ci si penserà; da cosa nasce cosa, dice il proverbio.

Il sistema di non prevedere i casi, è comodo in verità, soprattutto per una Conferenza il cui scopo era di raccogliere milioni per quest'impresa, e quindi di non mettere molto in evidenza i lati pericolosi di essa; ma è un sistema che io non credo possa essere accettato dalla Camera, alla quale il prevedere quest'ipotesi non può sembrare, come sembrò alla Conferenza, *superflua*.

Noi non abbiamo nessun mezzo nelle mani per impedire che questa ipotesi si verifichi. Tutto ciò che riguarda l'esecuzione dell'opera, la costituzione della società, i suoi statuti, le garanzie finanziarie politiche da prendersi per assicurare l'impresa, tutto è nelle mani del Governo svizzero.

Gli articoli 1 e 5 della Convenzione attribuiscono tutte queste facoltà al Consiglio federale. Noi certo possiamo sperare che il Governo di un paese così industrioso e intelligente userà tutte le diligenze, tutte le precauzioni perchè l'impresa si avvii bene e arrivi bene; ma infine, o signori, la nostra ingerenza è affatto esclusa, noi dobbiamo fidarci in tutto e per tutto di autorità che non sono le nostre, noi dobbiamo essere in tutto e per tutto a disposizione d'interessi che non sono i nostri; noi diamo i milioni, e basta.

Ora, nel caso che si verifichi questa ipotesi, accertamente ammessa dalla Conferenza di Berna, nel caso, dico, che una compagnia rimanga a mezzo studio o ai tre quarti della esecuzione dell'opera, e che non vi sia più altra compagnia disposta a percorrere l'ultimo quarto di via con quei mezzi e quei sussidi che la Conferenza ha sanciti, quale ne sarà la conseguenza?

La conseguenza sarà semplicissima: la Svizzera, paese eminentemente prosaico ma eminentemente logico si rivolgerà al Governo d'Italia, a noi e ci dirà due parole: « Signori non ci sono più denari, datene degli altri! »

E siccome allora, oltre i 45 milioni, se ne saranno già spesi altri 8 o 10 che occorreranno per compire la linea di congiunzione lungo la sponda del lago Maggiore, e un altro paio di milioni ancora per un raccorciamento Mortara Gallarate che è previsto e suggerito dalla Conferenza per ravvicinare sempre più a Genova la linea internazionale, e siccome avremo speso tutti questi milioni e ci troveremo averli spesi inutilmente, se non li facessimo susseguire da altri, si presenterà a noi il ministro Sella...

MINISTRO PER LE FINANZE. (*Ridendo*) Sarà il successore.

BONFADINI... o qualunque ministro che si troverà allora al suo posto, e ci terrà il ragionamento che ci ha tenuto egli tante volte, e sempre con frutto:

Signori, che volete? io sono dolente che si siano sorpassate le spese previste; è vero, la linea ligure, l'arsenale della Spezia, il Moncenisio, la linea Asciano-Grosseto hanno costato molto più di quello che si aveva in preventivo; ma infine ora che si tratta di spendere l'ultimo quarto di tanti milioni, vogliamo noi buttar via questi tre quarti della spesa già fatta per la taccagna ragione di non voler più spendere altro?

E il ragionamento è calzante, o signori, tanto calzante che noi votiamo, continuiamo a votare, e saremmo davvero stolti od improvvidi se, date queste condizioni, non votassimo.

Ma cra che siamo in tempo a prevedere, o signori, prevediamo. E preveda il signor ministro delle finanze, e usando di quell'antica riputazione di inesorabilità che mi pare sia non poco venuta scemando in lui cogli anni e colla esperienza parlamentare, dica tutta e intera la verità alla Camera (*Rumori*), dica che il Gottardo costerà sicuramente 45 milioni di sussidio, otto o dieci milioni per le linee d'accesso, due o tre milioni per gli accorciamenti preveduti e prevedibili, e assai probabilmente otto o dieci altri milioni, che un futuro ministro delle finanze ci verrà a richiedere, quando una nota svizzera o prussiana verrà ad annunziarci: i milioni sono finiti. Allora, signori, noi daremo ancora questi altri milioni, e li daremo pel compimento di un'opera che consuma il Tesoro italiano, a beneficio di un territorio straniero.

Se la Camera, conosciuta questa situazione, voterà il progetto, lo voterà almeno con la coscienza intera della sua responsabilità; e il Ministero potrà aver la lode che oggi non sono disposto a dargli, di aver messo dinanzi alla Camera tutte le conseguenze sicure e prevedibili di questa deliberazione.

È entrato nella discussione di questo progetto di legge un nuovo modo di argomentazione, e l'onorevole Mordini ha pure usato di questo nuovo modo, come da altri prima di lui, se ne era largamente abusato. Si è introdotto l'elemento dell'entusiasmo e l'onorevole Mordini ha scritto: L'impresa del Gottardo è la via larga e feconda della libertà e del diritto comune; è la linea delle genti, è quella che deve animare la nostra marineria mercantile e i nostri porti; ed ha conchiuso che *pel cominciamento di quest'opera è piena di entusiasmo ed impaziente ormai di ulteriori indugi la opinione del mondo civile.*

In verità, simili questioni sono guastate troppo spesso da questo modo di trattarle.

Io comprendo l'entusiasmo, lo comprendo nelle cose politiche, anche quando non sia di purissima lega; ma non comprendo affatto l'entusiasmo negli affari, dove esso non può rappresentare che un elemento perturbatore e fallace.

In altre occasioni ci fu detto di qualche impresa, che era un'impresa nazionale, una grande iniziativa, un'opera di civiltà e di progresso; e allora l'entusiasmo, l'ammirazione, l'*enjouement*, come dicono i nostri vicini di Francia, impediva che le obiezioni nascessero, o che, nate, si studiassero e si discutessero.

L'opera si approva, si eseguisce; ma viene poi il giorno in cui l'entusiasmo cessa, e comincia la resa dei conti; ed allora si capisce che la grande iniziativa, che l'impresa di civiltà e di progresso non è altro che un affare sbagliato, un affare in cui la prudenza fu scarsa, e larga la perdita; un affare in cui i milioni della nazione sono profusi senza scopo corrispondente; uno di quegli affari in cui i pochi guadagnano, i molti pagano.

Ma finalmente viene l'obbiezione capitale, il Merimac dei Gottardisti.

Essi dicono: ad ogni modo il concorso dei sussidi esteri è assicurato esclusivamente al San Gottardo, nessun'altra linea raccoglie i 40 milioni a fondo perduto che la Prussia e la Svizzera danno per questa linea.

Io non faccio qui il processo storico della questione. Non dirò se la colpa sia stata dei ministri passati, o se, avendo maggior cura degli interessi italiani, non si sarebbe potuto attenuare per lo Spluga la stessa cifra che pel San Gottardo. Lascio da parte questo argomento.

Innanzitutto, o signori, mi pare di aver dimostrato che il sussidio non basta, o che almeno vi sono grandissimi timori che questo sussidio non basti. Eppoi non si tratta di scegliere ad ogni costo una linea, si tratta di scegliere quella linea che tuteli meglio gl'interessi italiani. Non è più il caso, o signori, di dire quello che si asseriva tempo fa, di fare una linea presto, prima degli altri, perchè non si finisse la linea del Brennero e del Moncenisio. Queste linee si sono finite, e nessuna forza umana più le distrugge; ed a noi resta libero il campo di studiare quale sia la linea che veramente tra queste due zone rappresenti la massima parte d'interessi, ed il massimo movimento commerciale.

Qui non c'è urgenza, od almeno non c'è quell'urgenza che scusi il sacrificio di milioni in una linea che non è veramente italiana.

Ma anche sul terreno ultimo su cui si aggirano i miei avversari io accetto la lotta. E dico: il costo della linea dello Spluga è minore d'assai di quello del Gottardo. La stessa Commissione del 1865, che votò in favore del Gottardo, riconobbe che lo Spluga esigeva per la costruzione da 10 a 14 milioni meno del Gottardo. Di più gli studi fatti sullo Spluga dalla Commissione tecnica del 1860 portavano queste spese di costruzione ad una cifra assai minore, vale a dire a meno di 130 milioni, mentre il San Gottardo presenta una spesa di 170 milioni.

Si noti che il progetto che stabiliva per lo Spluga quest'ultima spesa era stato redatto dall'ingegnere Tatti, uno dei più autorevoli costruttori italiani, e pur troppo un altro di quegli sciagurati disertori a cui la causa del Gottardo deve gran parte della sua forza. (*Movimento e risa*) Ed è su questo progetto che il Tatti stesso ed il Correnti votarono allora in favore dello Spluga; nè certamente posso supporre che due uomini cosiffatti avessero allora votato un progetto destituito di fondamento.

Quindi i 40 milioni del sussidio prusso-elvetico sarebbero già compensati dal minor costo della ferrovia dello Spluga. Ma bisogna considerare che i Cantoni orientali svizzeri hanno pure votato per lo Spluga sussidi che non possono valutarsi a meno di 10 milioni.

Aggiungeteci i 50 milioni, e dico poco, che l'Italia è disposta a sacrificare pel San Gottardo, ed avrete una somma di 60 milioni a fondo perduto, una somma più che sufficiente alla costruzione della linea dello Spluga, se vi sarà un ministro veramente penetrato della necessità di questa linea, linea italiana per eccellenza, linea che non ha bisogno di congiunzioni artificiali o viziose per adescare intorno ad essa favori o pressioni; linea insomma, la quale essendo, come dice la Commissione del 1865, quasi eguale a quella del Gottardo rispetto agli interessi commerciali, è poi, sotto l'aspetto politico e strategico, d'una tale prevalenza sopra ogni rivale, che in verità non dovrebbe spettare ad un ministro italiano d'assumere la responsabilità di abbandonarla, fondandosi unicamente sopra pregiudizi antiquati o sopra considerazioni d'interessi estranei al paese. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare per un fatto personale.

CORRENTI, ministro per l'istruzione pubblica. Io non mi aspettava dal a squisita cortesia dell'onorevole Bonfadini le parole acerbissime che egli ha scagliato contro di me; ma questa stessa acerbità mi consiglia a non confondere la mia causa personale colla causa ponderosissima che ora si agita davanti a voi. Ond'è che io mi limiterò unicamente a dare schiarimenti su quello che riguarda le mie relazioni personali, senza entrare per ora nel vivo della questione.

Mentre io non mi trovava nell'Aula parlamentare, l'onorevole Bonfadini mi gratificò di una qualificazione che, in buona lingua e secondo tutte le consuetudini parlamentari, e secondo la logica sociale, non si applica mai...

BONFADINI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA... ad un mutamento di opinione scientifica. Egli applicò a me l'accusa di disertore, che egli raggrava ripetendola e inasprendola col termine di sciagurato.

Ebbene sì, signori, io sono un disertore, ma mi reputo un disertore onorato e fortunato, o, per usare la parola giusta e logica, io sono un convertito. Dapprincipio, tutti lo sanno, io era difensore caldissimo dello Spluga, e, quel che è più, era difensore giusto di quel valico alpino, e lo sarei ancora adesso, se la questione oggidì ci venisse posta innanzi in quei termini in cui era formolata nel 1860 e nel 1861, quando io solo nella Commissione ministeriale difesi dichiaratamente colle mie ragioni e col mio voto lo Spluga. Gli atti che l'onorevole Bonfadini ha voluto ricordare, quasi in prova della mia diserzione, possono provare quali fossero le ragioni per cui io mi dichiarai allora per lo Spluga. E quali sono queste ragioni? Allora, ben lo ricordate, allo Spluga preferivasi il Lucomagno, un falso Spluga, un supplemento dello Spluga, uno Spluga di ripiego. L'obbiettivo che si voleva allora raggiun-

gere, e tutti erano in quel tempo d'accordo su questo obiettivo, era il lago di Costanza; il punto, dicevasi, più lontano da tutti i porti che potevano concorrere con Genova e il più vicino a Genova. Codesto obiettivo voleva si raggiungere per una via molto più lunga, molto più difficile di quella che direttamente tira da Genova a Coira, passando per Milano e per la valle del Mera. Trattavasi di preferire la linea retta ad una linea mista, curva, serpeggiante, la quale, oltre a ciò, correva sur un territorio straniero.

L'idea del Lucomagno era quasi a dire ereditaria e invecchiata negli amministratori piemontesi; il Piemonte, conscio de' suoi grandi destini, voleva allargare due braccia gigantesche, da ponente colla strada del Cenisio, da levante con quella del Lucomagno, e fare sì che Torino desse mano a Lione e a Monaco, tragittandosi, alle spalle della Lombardia e del Vorarlberg, fino al centro della Germania, senza passare sotto le forche caudine delle dogane austriache. Coraggioso e sapiente concetto! Ma quando la Lombardia si congiunse al regno sardo, questa idea eroica divenne un arcaismo. Nondimeno, chi non sa quanta sia la forza d'inerzia dei pensieri accarezzata con affetto e ossificata dall'abitudine? Le necessità politiche e militari, che avevano suggerito la mossa girante del Lucomagno, erano cessate; eppure per quanto tempo non si ostinarono i fautori del Lucomagno e a Genova e a Torino! La geografia, la geometria e il rispetto che pur dovevasi agli interessi delle nuove provincie già acquistate e di quelle che si venivano acquistando e di quelle che si sperava di acquistare imponevano che si preferisse lo Spluga. E nondimeno vinse ancora il Lucomagno e pochi nel 1861 badarono alla mia solitaria protesta in favore dello Spluga.

Ma l'onorevole Bonfadini ricorderà che, nel tempo stesso in cui io sosteneva lo Spluga in omaggio alla geometria e degli interessi lombardi, io feci le mie riserve a favore del Gottardo, e dissi quella del Gottardo essere una strada che meglio d'ogni altra avrebbe potuto servire al commercio mondiale; e accennai che in tutto non mi pareva risoluto il problema tecnico, nè l'economico, equilibrandosi la questione della preferenza dell'obiettivo del lago di Costanza e di quello di Basilea; sul dar la preferenza ai commerci speciali di Genova, o a quelli di tutta la penisola. Confesso però che mi sviò dall'approfondire la questione la sentenza che allora pareva concorde e risolutiva dei tecnici, i quali avevano dichiarato il Gottardo inaccessibile, e intransitabile alla vaporiera, con comportabili condizioni d'esercizio. Ed è davanti a questa sentenza tecnica che io mi spogliava del Gottardo, e mi decideva assolutamente per lo Spluga.

Dunque io sono stato, non per lo Spluga in modo assoluto, ma per lo Spluga in confronto specialmente del Lucomagno, e fin d'allora, quando tutti i tecnici erano contrari alla linea del Gottardo, io ho arrischiato alcune

riserve, che parebbero profetiche. Nel 1864 poi, quando ebbi l'onore di essere chiamato a sedere in quella numerosa ed eletta Commissione, la quale condusse a termine gli studi più compiuti, che sieno mai stati fatti intorno a un problema viale, io esposi lungamente in un voto singolare gli argomenti pei quali, ponderati i vantaggi dello Spluga e del Gottardo, io mi risolveva a votare in favore di quest'ultimo.

Non ripeterò quegli argomenti per non entrare, contro il mio presente proposito, nella questione scientifica; dirò soltanto all'onorevole Bonfadini che egli avrebbe potuto adoperare meco con un po' più di moderazione nella espressione delle sue convinzioni, che tutti sanno da che cosa sieno ispirate. (*Movimento a destra*) Egli avrebbe dovuto adoperar meco maggiore moderazione, pensando che la taccia di disertore che egli ha gettata contro di me e contro l'ingegnere Tatti, veniva a ferire non solo due suoi antichi commilitoni, ma tutto l'antico esercito dello Spluga; perchè non solo l'onorevole Jacini, non solo molti altri che non accade qui nominare, accessissimi fautori dello Spluga contro il Lucomagno, hanno abbandonato il vessillo dello Spluga; ma Genova ha pure abbandonato il suo Lucomagno, questo luogotenente dello Spluga, che era diventato per la Liguria quasi un grido di guerra; e Milano, la capitale naturale degli Splughisti, non ha anch'essa rinnegata la sua strada esclusiva che, non può negarsi, le era favorevole, per accostarsi al Gottardo, alla strada degli interessi associati e comuni, alla strada possibile?

Vegga l'onorevole Bonfadini se egli possa gettare quest'accusa di leggerezza e di diserzione che era diretta a me, se voglia gettarla contro città oculatissime nel governo dei loro interessi, che già avevano con calore abbracciata e lungamente coltivata l'idea dell'obiettivo del lago di Costanza e del valico più orientale delle Alpi svizzere, e che dopo aver esitato, studiato, ristudiato, non temettero di rifar l'ordine dei loro pensieri e si risolvettero pel San Gottardo. E noti bene l'onorevole Bonfadini che, parlando delle conversioni di Genova, di Milano, di Como, non si tratta semplicemente di passare da una ad altra opinione speculativa od accademica, ma all'autorità del voto si congiunge l'autorità maggiore dei sussidi stanziati a favore del Gottardo. I sette milioni di Genova, i tre milioni di Milano rappresentano qualche cosa di più che una manifestazione platonica; ma hanno un peso vero nella bilancia, hanno una significanza di logica solidità e di convinzione efficace che, se non mi inganno, assolve da ogni sospetto di facile versatilità coloro i quali hanno creduto di ubbidire alla coscienza e alla sincerità, non curando la lode problematica di essere fedeli alle proprie opinioni fino all'ostinazione ed all'isolamento.

Io credo che queste parole basterebbero per lavarvi dall'accusa di diserzione, giacchè, ripeto, tutti i

miei voti su questa grave materia furono pubblicati per le stampe, e ponno essere letti uno dopo l'altro, dico quello a favore del Gottardo dopo quello a favore dello Spluga, senza che io trovi una parola da cancellare, una contraddizione di cui arrossire.

E qui avrei finito; ma, giacchè ho preso a parlare, io vorrei, senza però entrare nella questione, pregare l'onorevole Bonfadini a non lasciarsi trasportare soverchiamente dall'impeto della sua facile eloquenza e e dallo sdrucchiolo della sua passione, fino a muovere accuse che gli sarà difficile poi sostenere.

Egli, per esempio, mi appuntò, e qui sono ancora nella questione personale, mi appuntò di avere sciolti spensieratamente i cordoni della borsa, e largheggiato disattentamente in costose promesse. L'accusa è antica. Al primo annunzio dei 45 milioni assunti per sua parte nelle spese del San Gottardo dall'Italia, un giornale che non mi è mai benigno, esilarò i suoi lettori dicendo che io e il commendatore Melegari eravamo i Don Magnifici dell'Italia. (*Si ride*) Ma a Berna noi certo dovemmo parere invece stretti e timidi. Infatti veggiamo quale aspettazione ci aveva preceduti al Congresso internazionale di Berna.

L'onorevole Bonfadini sa che quando si aprirono le Conferenze a Berna, le predisposizioni economiche che in Italia si erano discusse per la misura del concorso nostro nella grande impresa alpina, erano note a tutti. Notissime, oltr'Alpe soprattutto, dove trovammo tradotti e divulgati il disegno di legge e la relazione presentata dal ministro Jacini al Parlamento; notissima la proposta fatta in quello schema di legge, che si riservassero alla spesa del San Gottardo i milioni che si dovevano ritrarre dalla Francia, come quota del concorso francese nell'opera del Cenisio; notissime le votazioni delle nostre città e delle nostre provincie per concorrere all'esecuzione d'un valico alpino che ci aprisse la via de' commerci coll'Europa centrale.

Tutti dunque quelli che pensavano al San Gottardo sapevano che, oltre i 25 milioni dovuti a titolo di rimborso dalla Francia all'Italia, potevasi mettere in conto i dieci milioni dell'Alta Italia, che fino dal 1864 erano in deposito infruttifero, e ad ogni modo consacrati per facilitare la pronta esecuzione del valico alpino. Non meno sicuri riguardavansi i sette milioni di Genova e i dieci milioni di Milano, i quali, benchè votati per lo Spluga, dovevasi credere che poi, a somiglianza dei milioni di Genova, sarebbero stati posti dagli accorti Milanesi a disposizione di quel qualunque valico alpino che il senno del Parlamento avesse prescelto. Verano poi in previsione altri tre o quattro milioni pel concorso delle città e dei comuni minori. E così, quando i plenipotenziari italiani arrivarono a Berna, trovarono che l'aspettazione generale computava un concorso da parte nostra di 55 o 56 milioni.

Questa era la posizione che avevano fatto a noi i precedenti; ed io assicuro l'onorevole Bonfadini e la

Camera che non furono pochi i momenti in cui i delegati italiani, fermi a non volere oltrepassare la cifra dei 45 milioni, dovettero far le viste di rompere le trattative. Anzi ben ricordo che in uno degli ultimi giorni delle conferenze si fu proprio in sul punto di sospendere i negoziati, dacchè una delle parti contraenti non voleva consentire ad assumersi il carico occorrente per supplire alle scemate offerte italiane: tanto era fisso nell'animo dei convenuti che l'Italia avesse già un impegno morale, una promessa storica di dare un sussidio di 55 o 56 milioni, e che il Congresso si fosse aperto dopo che fu conosciuta codesta prima e larga base di sovvenimento.

Mi si permetta un'altra osservazione.

Io non voglio nè curo rettificare l'opinione che di me si è formata l'onorevole Bonfadini. Ma come mai egli, che mi conosce da lungo tempo, può pensare che io abbia quasi a piacere, e senza alcuna ragione, insistito perchè si calcolasse più larga e più lauta la rendita presuntiva delle linee ferrate del San Gottardo?

L'accusa è grave. Avrei io dunque fatto l'interesse della società assuntrice, anzichè quello dello Stato?

Infatti, che cosa dice il Bonfadini? Dice che, mentre il Comitato promotore della società assuntrice del San Gottardo aveva fatto un conto moderato e ragionevole delle rendite presumibili dell'impresa (adesso non occorre ripetere le cifre), i delegati italiani, contro l'interesse del Governo sovventore, insistettero perchè si valutasse la rendita sperabile delle strade in una misura molto più larga. Questo essere a tutto scapito dell'assunto che i plenipotenziari italiani erano incaricati di sostenere.

Ma io non mi raccapizzo. O che! non era naturale, da una parte, che i promotori della futura società industriale tendessero a dimostrare ai Governi interessati come occorresse un soccorso larghissimo a porre la società assuntrice in misura di condurre l'esercizio a fronte della troppo tenue rendita; e che dall'altra parte i delegati dei Governi difendessero l'assunto opposto, cercassero, cioè, di mostrare che le rendite sperabili erano larghe, e che per conseguenza il concorso dei Governi poteva essere di tanto minore, di quanto era maggiore la vitalità economica della rete?

Ma, come mai può immaginarsi l'onorevole Bonfadini, che il dire alla società industriale: « la vostra strada renderà di più di quello che voi avete calcolato, » sia un favorire la società industriale, dal momento che i delegati governativi eransi recati a Berna precisamente per istabilire quale fosse la misura del concorso a fondo perduto, che si doveva dare? Mi pare evidente che il desiderio di cogliere in fallo quelli che si sono creati forzatamente suoi avversari, lo abbia trascinato troppo oltre.

L'onorevole Bonfadini mi ha fatto anche un altro appunto.

Egli sostenne che il concorso de' Governi doveva in

ogni caso ripartirsi per giusta metà tra l'Italia e gli Stati transalpini. Anzi, secondo lui, si sarebbe dovuto calcolare solo quello che poteva costare il *tunnel* (se non m'inganno, questo fu il suo pensiero), e attribuire metà di queste spese all'Italia, e l'altra metà ai transalpini. Questo, a suo avviso, sarebbe stato seconda giustizia. E qui egli fece una vivace pittura dell'interesse urgentissimo che hanno le regioni oltre alpine di aprirsi un varco verso l'Italia e il mezzodì.

Aggiunse, che l'Italia avendo già due strade ferrate che varcano le Alpi, quella del Brennero e quella del Cenisio, non sente immediata necessità di questo terzo valico; ond'è che si può pigliar tempo a pensarvi, e si può credere che esso non sia di tanto interesse per l'Italia, quanto lo è pei paesi che stanno al di là delle Alpi.

Queste asserzioni sono, a creder mio, interamente contrarie al vero; e certo sono interamente difformi a tutto quello che si è creduto fin qui dimostrare da tante Commissioni tecniche ed economiche, e da tutti quasi coloro che studiarono di proposito questa materia. Per me, è evidentissimo che l'Italia, per la sua giacitura geografica, è segregata dal continente europeo, e postata come in una fossa. Genova non ha nessun sbocco. Lo sbocco del Cenisio pur troppo è stato fatto più con un alto intento politico che con intento commerciale: la porta del Brennero non risponde che in piccola parte alle esigenze del transito. Genova, che è la vera capitale della nostra marineria mercantile, trovasi dietro una doppia muraglia, prima quella dell'Appennino, che da molt'anni venne, non senza disagio, superata, poscia quella delle Alpi. Basta dare un'occhiata a quelle tavole, che hanno meritato l'approvazione di tutti gli studiosi, e l'ammirazione di tutti gli intelligenti, parlo delle tavole del Rombeaux, per persuadersi quanto grave sarebbe il danno di Genova, se essa fosse costretta ad andare a cercare i suoi mercati o pel valico troppo orientale del Brennero, o per quello troppo occidentale del Cenisio, il quale è quasi esso stesso sotto l'attrazione della vicina Marsiglia.

Ricordate queste cose, devo dichiarare che, se l'onorevole Bonfadini giudica che l'Italia non abbia un interesse capitale e una necessità urgentissima d'uscire da codesta fossa, che la declude dalla viva circolazione dell'Europa economica, se egli non vede che la Svizzera e la Germania, per tragittarsi al Mediterraneo e al mezzodì, possono con qualche perdita di tempo e di spesa, è vero, ma possono sempre convenientemente valersi degli scali di Marsiglia e di Trieste, qualora rimanga ad essi impedita la strada dell'Italia, allora io non credo che sia più il caso di procedere nella discussione. Bisognerebbe prima studiare e risolvere codesta questione preliminare, e risolverla con tutti gli argomenti dell'economia politica, della geografia, della meccanica e della statistica che furono lungamente ponderate in questi quindici anni di

studi molteplici e indefessi. Bisognerà rifarsi a capo e ridimostrare quello che già fu dimostrato. Ad ogni modo però avverta l'onorevole Bonfadini, che le stesse obiezioni che ora egli muove contro l'importanza italiana del valico del San Gottardo, si potranno ritorcere anche contro il varco dello Spluga; perchè in sostanza egli vorrebbe persuaderci che non è conveniente imporre all'Italia gravi sacrifici per crearle un terzo passaggio alpino, il quale ci conduca nell'Europa centrale, o, ciò che è lo stesso, che bisogna aspettare, che venga a farlo, con poco nostro incomodo, l'Europa centrale.

Egli forse non ha pensato che tra quest'ultima proposizione, e quella di non fare nulla mai più, corre poca differenza; non ha pensato che per troppa smania di uccidere l'avversario, uccideva anche il suo assunto. (*Si ride*)

PRESIDENTE. L'onorevole Bonfadini ha facoltà di parlare per un fatto personale.

BONFADINI. L'acerbità colla quale l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica mi ha risposto mi pare che compensi ad usura quella che egli ha creduto di trovare nelle mie parole.

Io non gli chiedo conto del più. Ho conosciuto l'onorevole Correnti prima di appassionarmi per lo Spluga, e credo che la nostra amicizia personale continuerà anche oltre questa discussione...

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Al disopra delle Alpi. (*Si ride*)

BONFADINI. Però, se l'onorevole Correnti fosse stato presente quando io ho parlato, avrebbe veduto che nè nella parola *disertori* nè in quella di *sciagurati* non vi era nessun accenno che rivelasse in me il desiderio di offenderlo; vi era una frase che poteva essere più o meno di effetto, ma che certo nella Camera non ha fatto l'impressione che io volessi personalmente sparare di lui.

Egli mi ha accusato di contraddizione, perchè io aveva detto che la convenzione di Berna ha esagerati i prodotti. Ma contraddizione, me lo perdoni l'onorevole Correnti, non v'è; vi sarebbe stata se, dopo aver dimostrato che può rendere più di quello che possa effettivamente rendere, la delegazione italiana fosse poi riuscita a diminuire il proprio contributo; ma, dal momento che questo sforzo di aumentare al di là del possibile i prodotti della ferrovia ha dovuto coincidere colla risoluzione di portare l'Italia a dare un sussidio maggiore di quello che essa in origine voleva dare, la contraddizione non esiste, o, se esiste, non è la mia.

Ho avuto poi dolore al sentire nel discorso dell'onorevole Correnti quella frase in cui ha detto che è nota la ragione per la quale io mi oppongo a questa linea. Se l'onorevole Correnti fosse stato presente al principio del mio discorso, egli avrebbe sentito che io affermava questa mia opinione, come mia convinzione antica e profonda, la quale è molto al disopra di qua-

lunque interesse secondario che l'onorevole Correnti possa sopprimi.

Se io sono nativo di una provincia, la quale dalla ferrovia dello Spluga avrebbe quella sola corrente di vita a cui un paese possa aspirare, dopo avere concorso con tutte le sue forze e con tutti i suoi danari a favorire lo sviluppo dell'operosità industriale nelle altre provincie; se questo interesse è in me, lo creda l'onorevole Correnti, è ben inferiore a quello che io sento, e come studioso di cose economiche e come italiano, che cioè l'Italia scelga quella linea che crede migliore, quella linea che più risponda ai suoi veri interessi.

Del resto, se l'onorevole Correnti, come ministro, vuol portare la sua attenzione anche su quell'argomento che si è convenuti di chiamare interessi locali, ebbene li studi, e ne troverà di due sorta; vi sono interessi locali che dicono: aspettate prima di pagare; ve ne sono degli altri che dicono: pagate senza discutere. (Benissimo! a destra)

MORDINI, relatore. Io desiderava chiedere la parola quando l'onorevole ministro della pubblica istruzione mi ha prevenuto; naturalmente ho aspettato che egli avesse esposto il suo fatto personale, e poi ho ascoltata la replica dell'onorevole Bonfadini.

Il fatto personale per cui domando ora la parola è questo.

Al principiare del suo discorso l'onorevole Bonfadini ha mosso rimprovero alla Commissione perchè non è stata presentata in tempo la relazione, osservando che, se questa relazione lo fosse stata, la Camera avrebbe potuto a tutto suo agio discutere una questione così grave quale è quella del San Gottardo.

Siccome il rimprovero diretto dall'onorevole Bonfadini alla Commissione ferisce personalmente me, suo relatore, così io metto importanza a scagionarmene, dicendo che la relazione era in grandissima parte allestita ai primi giorni di aprile, e che subito dopo la metà di aprile poteva essere presentata. Se non lo fu, ciò è dipeso per una malattia da cui fui colto, e che durò per ben quaranta giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertani ha facoltà di parlare come primo iscritto in favore.

BERTANI. Non tocca certamente a me a combattere gli argomenti brillantemente esposti dall'onorevole Bonfadini. Codesta sarà materia per la Commissione e per il Ministero. Io invece mi abbandonerò alla nuovissima voluttà politica di essere per questa volta ministeriale. (Si ride) Ma, come avviene dei piaceri umani che sono incompleti o commisti ad amarezze, così io non potrò essere ministeriale che a metà.

Dopo quasi trent'anni di studi e di lotte, permettemi per prima cosa, o signori, che io saluti e felicitò questo giorno in cui viene recato innanzi ai rappresentanti d'Italia il progetto della ferrovia del Gottardo, che con fatidico motto il nostro Carlo Cattaneo

ha meritamente denominata, la ferrovia delle genti. E mi compiaccio di vederlo discutere dalla rappresentanza di quella unità nazionale che venticinque anni or sono, quando nasceva appena l'idea del San Gottardo, era tuttavia reputata una follia condannevole di pochi che speravano ed operavano per essa.

Il concetto della ferrovia del Gottardo è veramente concetto italiano, che ci onora nel suo divinatore, l'illustre Cattaneo; come fu vero lampo di genio quello di Giambattista Piatti, a cui amo rendere in questa circostanza il dovuto omaggio, per aver saputo applicare l'elettricità e l'idraulica alla perforazione ed alla aerazione di enormi lunghezze sotterranee: proposte e studi che con migliore fortuna hanno messo a profitto i benemeriti traforatori del Cenisio.

Così è delle umane cose; Piatti morì quasi ignorato, nelle tribolazioni e povero; e mi conforto pensando che i suoi successori abbiano avuto migliore fortuna. (Si ride)

Quantunque io apprezzi assai lo spirito dell'opposizione che ha animato l'onorevole Bonfadini nella sua eloquente arringa, penso nullameno che, al giorno in cui siamo, non sia indispensabile e forse neppure necessario il venire particolareggiatamente svolgendo l'intricata materia innanzi un Consesso così istruito delle cose che possono come questa interessare grandemente il paese.

Epperò, permettete, o signori, che mi limiti a dirvi da quali fonti io tragga la convinzione della preminenza che merita e per essa l'antico amore che porto al Gottardo.

Vi dirò poi, quantunque con pena, come avendo da tempo scorto quale grandissimo vantaggio per l'Italia si racchiudesse in questo affare, abbia ravvisato con altrettanto rammarico che, per la Convenzione di Berna, quel grandissimo vantaggio sia ridotto a un cattivo negozio per noi.

La geografia, o signori, è immisericorde, non ha compiacenze politiche, nè si sconvolge per le nostre mutabili passioni, o per gl'interessi umani; e nell'economia dei trasporti la celerità è preziosa e tutte le distanze si pagano.

Le Alpi non abbassano per compiacenza le loro vette, e non aprono fruttuosamente i loro fianchi alle locomotive dietro calcoli fallaci di chilometri e di tariffe.

Nè la storia dei valichi alpini roteabili è inutile scorta per poterci oggidì condurre ad apprezzare la scelta del valico ferroviario.

Prime fra le Alpi si piegarono alla potenza dell'arte umana il Cenisio ed il Sempione; quella per riunire due frazioni di un piccolo reame che ebbe la sua culla oltremonte; questa per invaderne altri.

La via del Cenisio, per quest'opera italiana, a giorni sta per diventare stromento di prosperità alle due nazioni che più strettamente avvicina. Il Sempione non sarà mai che una fastosa ricordanza militare e una

simpatia dinastica di una famiglia che fu potente in Francia. Non mai il commercio vorrà applicarvi le rotaie; che se venisse indotto fatalmente in questo errore, esso ne pagherebbe le spese.

Genova, quando apparteneva al regno sardo, benchè avesse non lontano il Cenisio, e fosse nel medesimo regno l'accesso del Sempione, insistette, e seppe riuscire, ottenendo che fosse aperto il valico del San Bernardino per avvicinarsi sempre più all'Europa centrale e togliersi altresì alla soggezione dell'Austria, che, unitamente al cantone dei Grigioni, aveva poco prima aperto lo Spluga.

E voi sapete, o signori, che dal Cenisio al San Bernardino corre assai minore distanza che non dal Cenisio al Brennero.

Ma quando, con intelligente accordo e con largo dispendio si unirono il cantone di Uri ed il Ticino, e costrussero la grandiosa strada rotabile del Gottardo, che metteva in comunicazione più diretta l'Italia colla Svizzera e coll'Europa centrale, il San Bernardino e lo Spluga discesero immediatamente al rango di strade di seconda classe.

Venuto il tempo delle ferrovie, si ripensò ai valichi delle Alpi; e l'uno dopo l'altro, con maestosa sequenza, fu chiamato all'esame; e l'una appresso all'altra, con più o meno fugace onore, ritornò alla sua reque di custode del nostro settentrionale recinto.

E il Gottardo, già noto ai più, rimaneva involto in una nube di misteriosa indomabilità, finchè lui stesso, che fu proclamato da un distinto economista subalpino e da rinomati ingegneri l'Alpe *irreconciliabile* colla ferrovia, lui, ultimo nato, divenne il beniamino, ed ora ci viene proposta la sua scelta. Vedete, o signori, quali brillanti destini possono essere serbati, nel fosco avvenire politico, anche agl'*irreconciliabili!* (*ilarità*)

Ma rammentiamoci ora per poco la configurazione della nostra terra, che tanto si protende in mare incontro alle provenienze di levante ed occidente, e tanto coi suoi porti s'innoltra nel continente.

Rammentiamoci che il pregio della massima celerità spetta alle ferrovie, e perciò alle penisole che più s'innoltrano nel mare.

Osserviamo che l'Europa centrale, al cui servizio mira la ferrovia del Gottardo, è siffattamente posta rispetto a noi, che se l'Italia si ergesse in piedi la sosterebbe colla criniera delle sue montagne.

Ma giunti i passeggeri e le merci dall'estremo Oriente nella valle del Po, per procedere oltre Alpi, troveranno bensì ad occidente il passo del Cenisio; troveranno ad oriente il passo del Brennero; ma troveranno altresì 480 chilometri non interrotti di territorio dal Cenisio al Brennero, senza un passaggio ferroviario che li conduca all'Europa centrale, e principalmente alla valle del Reno.

E al di là delle Alpi centrali della Svizzera stanno popoli e ferrovie, industrie e commerci e il prodigioso

Reno, che per lo scapito quotidiano che soffrono invocano la costruzione di una ferrovia che loro apra più agevoli mercati col Mediterraneo.

A quel centro d'Europa è pertanto necessità dare un posto nel nostro mare, come l'hanno già la sua parte occidentale in Marsiglia, e la parte orientale in Venezia e Trieste. E il porto della valle del Reno nel Mediterraneo, è naturalmente Genova.

La geografia, devo ripeterlo, non ha compiacenze, e le distanze tutte si devono passare; e gli utili mercati bisogna cercarli dove si trovano e dove fioriscono per felice postura e per solerzia d'uomini.

Eppure così non la pensarono avvedutissimi mercanti per tanti anni.

E come nelle vicende umane s'incontrano spesso imprese che non possono procedere per resistenza ostinata degli uomini, s'incontrano altresì affari ed interessi che gli uomini si sforzano con ogni maniera di volontà ed artifici di promuovere; s'incontra invece una invincibile resistenza delle cose. Alla prima serie spettano le vicende politiche, e soggiacque in Italia per anni ed anni anche il concetto del Gottardo; mentre la resistenza delle cose, che giudica in ultimo appello le imprese economiche, ha dato finalmente al Gottardo la vittoria sulle Alpi contendenti.

Genova, che aveva sollecitato ed ottenuto un passaggio alpino rotabile più orientale del Cenisio, e che aveva veduto poscia avviarsi il suo commercio attraverso il Gottardo, appena che fu schiusa quella via, sicchè una casa genovese o d'antica sede in Genova era quella che faceva i maggiori e più regolari trasporti attraverso quell'Alpe, Genova fu per venti anni di grave ostacolo alla costruzione della ferrovia del Gottardo. Essa aveva di mira il fallace obbiettivo del lago di Costanza che, come ben disse Carlo Cattaneo, non poteve essere meta d'una ferrovia dall'Italia, ma che si presentava invece come un inciampo. Tanta forza hanno fra di noi le idee fisse, e tanto fra noi le passioni si infuocano, anche in mezzo ai gelidi interessi; se non che questi la vinsero infine. E una volta entrata la rassegnazione nei detentori genovesi delle azioni dell'*Union suisse*, che voleva il Lucomagno, tutti i concittadini suoi si convertirono in zelanti Gottardisti, e non dubito che oramai sapranno trarre abilmente profitto della nuova ferrovia proposta.

Era tempo infatti, giacchè con quelle dilazioni toccavamo già il 1865 senza ancor avere nulla concluso. Gli studi compiutisi in quell'anno dalla nostra Commissione governativa avevano grandemente, e direi quasi universalmente, cambiata la pubblica opinione. Di quegli studi, giova dirlo ad onore dei loro autori, i Francesi, che non sono facili lodatori delle cose altrui, ebbero a dire: che presso di loro potevano ben farsene di ottimi, di eguali, ma che era impossibile farne di migliori.

Carlo Cattaneo, in quello stesso anno, indirizzò sul

tema del Gottardo una lettera ai Genovesi, che resterà monumento di sapienza economica ferroviaria, e suscitò tanta perturbazione nelle antiche credenze fra di essi, che fu facile dappoi ai cittadini operosi e solleciti del bene comune, di istituire comitati e riunire adunanze, redigere memorie e indurre infine nel pubblico la persuasione che la via del Gottardo era quella che più conveniva al commercio di Genova.

Bastava in vero, per vincere, avere sott'occhio il metro e le cifre, e riconoscere che per la via del Gottardo si avvicinavano considerevolmente i due estremi di linea del commercio indo-britannico, giacchè si abbreviava di cento chilometri la ferrovia tra Brindisi e Calais, di 150 chilometri la strada tra Brindisi e Ostenda, di 200 chilometri la strada tra Brindisi ed Anversa.

Inoltre Genova colla ferrovia del Gottardo aveva su Marsiglia il vantaggio di 200 chilometri per giungere sui mercati dell'industria Alsazia, e per alcune decine di chilometri potrà fare concorrenza al Soëmering ed al Brennero fino oltre i confini occidentali del Württemberg.

Tutto volgeva dal 1866 in avanti a vantaggio del Gottardo. Le vittorie prussiane contro l'Austria, l'istituzione della Confederazione germanica del Nord, le simpatie e l'alleanza della Prussia che ci davano la Venezia, erano altrettanti validi appoggi che creavano quasi la necessità politica di quel valico, il cui tracciato era equidistante dai due grandi imperi mediani dell'Europa, e percorreva territori di Stati amici della Prussia.

Fu allora che il Baden e il Württemberg entrarono in diversa misura nella lega per favorire il Gottardo.

Per essere giusti, noi dobbiamo riconoscere che la Francia stessa faceva un grande sacrificio concedendo il suo *nulla osta* pel Gottardo, essa che aveva avuto fino allora il monopolio dei trasporti dalla Svizzera e dalla Germania occidentale e dei paesi limitrofi al Mediterraneo.

Per la parte politica la Francia fu altrettanto arrendevole, contentandosi della neutralità della Svizzera, la quale, poco dopo, fu asilo generoso e fraterno a tanti e tanti sventurati soldati francesi.

L'Inghilterra stessa, circospetta ed astuta sempre, filosoficamente proclamando che il bene di un paese è la più sicura garanzia del benessere degli altri vicini, ha lasciato ben fondarsi l'opinione che essa non avrebbe mai aiutato coi suoi danari quel valico alpino del Gottardo, ma da quando le faccende di questo furono così bene avviate da reputarsene quasi immanicabile il successo, proclamò solennemente che dopo l'Italia essa era la nazione più interessata alla riuscita del passaggio del Gottardo. La previdente Inghilterra, come già si contenne pel taglio dell'istmo di Suez che a lei più che ad altri giovò, così accettò di

buon grado anche pel Gottardo i doni che gli Dei le facevano.

Della Svizzera, di questo incantevole paese, di quegli operosi, instancabili, accorti e tenaci abitatori, che posso dirvi io mai che non sia un elogio delle loro eminenti qualità, un omaggio del loro sudato trionfo?

Gli Svizzeri che hanno saputo vincere davvero colla lotta sapientemente ed abilmente condotta, la molta ostinazione degli uomini e la pertinacissima resistenza delle cose, meritamente possono congratularsi adesso con loro medesimi, perchè infine vedono arrivato il giorno del banchetto. Essi possono ben compiacersi del loro vecchio Gottardo, il quale, come avviene a signore di antica ed illustre prosapia, ma di scarsa fortuna, seppe con accorto gradimento dei suoi vicini condurre a sposa una nobile donzella minorene che gli recò una cospicua dote senza chiedere guarentigia, assegnatale dalla compiacenza tutta sentimentale dei suoi larghi tutori.

Sia dunque pace in terra e gaudio fra tutti gli interessati nel Gottardo!

Ma non vi fosse pure, o signori, altra ragione per accettare la linea del Gottardo, questa perentoria vi sarebbe, che fu già accennata dall'onorevole Bonfadini e dall'onorevole Correnti, questa cioè, che è la linea la quale solo ha potuto raccogliere tanti sussidi da renderla effettuabile; sussidi che un altro valico alpino non seppe mai ottenere.

Parmi che così io mi sia abbastanza chiarito innanzi voi, o signori, del perchè la mia convinzione pel Gottardo sia antica quanto fondata. Io penso infatti che sia conveniente quel passo per l'Italia, considerando che potrà utilmente e grandemente avvicinare i cento milioni di Europei che si trovano su quella via, industrie e ricchi, ai seicento milioni d'Asiatici, i quali potranno più agevolmente inviare i loro preziosi prodotti in quegli affollati centri di popolazione, mirabili ed eccezionali per attività e consumo, quali sono le contrade dell'Europa centrale e le ricche isole britanniche.

Rinnovata così la mia professione di fede per il Gottardo, debbo rivolgere adesso la vostra attenzione al modo col quale ci si propone di entrare nel consorzio internazionale per attuare la grande impresa. Ed a questo punto io debbo provare che, essendo il valico alpino ferroviario del Gottardo un ottimo affare per l'Italia, siamo riusciti colla nostra signoria a farne un cattivo negozio, come già vi dissi.

Da alcuni mesi e per le stampe io incominciai ad esporre i vari argomenti che mi rendevano oppositore alla convenzione di Berna. Cessai quella pubblicazione quando ebbi l'onore di rientrare nel vostro grembo. Taluno s'ingannò allora e in questi giorni credendo che l'iniziata mia opposizione venisse dal cambiamento di opinione. No, o signori, io non sono nè apostata nè ribelle, dirò anch'io, per causa minore, come

disse un illustre italiano in tempi non lontani di politiche burrasche: io sono convinto della bontà delle mie ragioni, epperò tutto io affido alle vostre considerazioni, che, non dubito punto, confermeranno col vostro voto le mie; e con molta fiducia mi accingo all'opera ardua ed ingrata, ma, comunque sia o riesca, voluta dal mio dovere.

PRESIDENTE. Desidera riposare?

BERTANI. Volentieri.

PRESIDENTE. Riposi pure.

(*La seduta è sospesa per 10 minuti.*)

BERTANI. Non io posso temere il rimprovero del Ministero, di rimandare con opposizioni per le lunghe la conclusione di questa questione; giacchè non io fui cagione che or fa quasi un anno il Ministero rimandasse a più che quattro mesi la discussione di questo importante argomento; non io sono causa se durante l'impero francese si voleva differire la discussione e la conclusione, e, prevalendo adesso l'impero germanico, si voglia ad ogni costo affrettare.

Libero da questa apprensione, io non ho neppure quella che, proponendo modificazioni alla convenzione, possa rendersi indispensabile di prolungarsi, per le discussioni necessarie, il tempo dell'adozione del trattato di Berna; inquantochè la Giunta mi ha fornito un felice esempio, proponendo un articolo che voleva dire proprio una nuova convenzione, ed il Ministero, accettandolo, provò che sentiva in sè la facoltà di poter modificare la convenzione: e certamente la Camera ne aveva tutto il diritto.

Signori, il tema delle ferrovie transalpine è oramai tanto trito e ritrito, che non vi è a stupirsi se anche gli uomini di appena comune coltura, e non ispecialisti della materia, ne possano parlare discretamente informati. Oramai la volgarizzazione delle scienze ha stenebrate molte materie professionali. Si contraddice ai medici, si contraddice agli avvocati, si contraddice ai sacerdoti; così taluno può forse non essere indiscreto domandando all'orecchio di qualche ingegnere perchè mai le gallerie lunghissime abbiano metricamente, fuor d'ogni proporzione, a costare più delle gallerie meno lunghe.

Se nonchè gli ingegneri sono solidali fra loro, ed è ben difficile cavare da loro una risposta precisa. Nè resta quindi altro modo di confronto se non nella concorrenza che veramente determina il costo delle opere. Io ricordo nullameno le savie parole che pronunciò pochi giorni sono l'onorevole ministro delle finanze a proposito dell'ardua questione del macinato, che cioè egli era disposto a discuterlo con chi ne fosse profondamente istruito, e non lo era altrettanto con chi avesse appena sfiorato l'argomento.

Io non ho pretesa, l'ho già detto, al di là della comune intelligenza, ma sia sicuro l'onorevole ministro, e si assicurino i suoi colleghi che io mi sforzerò di sot-

toporre ad essi delle questioni precise, alle quali in ricambio io attenderò delle precise risposte.

Non vogliate intanto, voi signori ministri specialmente, ravvisare nella mia opposizione un carattere politico qualunque; io sono penetrato quanto voi della importanza internazionale della grande impresa del San Gottardo, gli interessi germanici e svizzeri che vi sono annessi mi sono cari anche perciò che in questo caso sono interessi italiani, e comprendo benanche le premure quotidiane ed insistenti della Prussia per l'approvazione di questa convenzione.

Gli uomini di Stato di quel paese avveduti assai, e benissimo informati, partecipano forse a molte apprensioni che sono comuni a parecchi, per non dire moltissimi, di noi.

Forse anche essendo essi ben addentro nelle segrete cose sanno più di noi quali difficoltà possano per avventura insorgere, prima che noi possiamo discutere questo tema in Roma.

Ma io, che pure vorrei vedere presto assicurata la ferrovia del San Gottardo, vorrei pur dire ai nobili rappresentanti della Germania e della Svizzera: affrettiamoci pure a concludere il negozio, ma seguiamo lealmente la teoria del comune risparmio e della mutua convenienza.

Se noi esaminiamo la convenzione dal lato tecnico come dal lato finanziario, facilmente scorgiamo che essendo stato introdotto nella Conferenza di Berna fra mezzo ai delegati dei singoli Stati, il Comitato svizzero per il Gottardo con *voto deliberativo*, esso vi ha improntato tale carattere locale che soverchia quello del comune consorzio. E questo interesse locale è tanto chiaro, e ciò emerge per modo, che la Giunta stessa, la quale vi propone di accettare la convenzione che risultò da quella Conferenza, cioè la maggioranza della Giunta, ha creduto di prevenire la troppo cattiva impressione che poteva fare sopra di voi, combattendo antecedentemente le osservazioni che io vi sottopongo.

La teoria economica che vi ho citata del comune risparmio e della mutua convenienza non fu, è vero, nullamente seguita dalla Convenzione di Berna.

Dei 183 milioni con gli interessi compresi durante la costruzione della ferrovia, reputati indispensabili per compiere la così detta rete del Gottardo, 85 milioni furono richiesti a fondo perduto; e dico a fondo perduto anzi che a interessi dilazionati, poichè, come mi proverò di spiegarvi, l'eventualità di un interesse sulle sovvenzioni non è che una illusione cui si vuole far scambiare in realtà. Con quanta equità si sia fatta questa ripartizione, lo vedremo.

Io dovrei fare, almeno in parte, l'ufficio che spettava alla Giunta, quello cioè di esaminare, come suol dirsi, in contraddittorio le condizioni tecniche e finanziarie della convenzione di Berna, cioè vedere se l'esercizio della ferrovia dipendentemente dal tracciato è conforme agli interessi italiani, vedere se il costo presunto sia

accettabile, e se la quota assegnata all'Italia non sia per avventura soverchia.

La Giunta invece si limitò a parafrasare la convenzione: neppure si accorse e quindi non ebbe la volgare avvertenza di escludere i regressi tanto dannosi all'esercizio, ma così vantaggiosi agli speculatori e ai costruttori di ferrovie, e che furono condannati dagli stessi ingegneri Beck e Jervig, autori del progetto adottato presso a poco dalla Conferenza di Berna.

L'Italia conta sul suo suolo appena un quinto della popolazione interessata al valico del Gottardo, ed essa non è manifatturiera, essa non è che agricola, e con un'agricoltura relativamente povera, essa per fortuna di cielo più che per solerzia d'uomini produce taluna delle sostanze che ci vengono dall'Asia.

E noi in queste condizioni siamo stati messi al paro dei popoli più manifatturieri, come gli Svizzeri e gli Elsenziani.

La stessa configurazione nostra peninsulare che si inoltra nel Mediterraneo, anzichè venirci considerata come un'agevolezza, un vantaggio comune, per la celerità dei trasporti ferroviari, ci venne, per così dire, contata a debito come fosse un esclusivo nostro profitto di percorrenza, e così dicasi della postura dentro terra di Genova chè, se giova al suo porto, giova per ciò stesso e maggiormente a quei popoli manifatturieri che ricevono da esso le merci brutte che essi poi s'incaricano di lavorare. Il volere far confronto tra la produttività dei popoli transalpini e renani con noi, è un argomento soverchio per indurre la convinzione in ogni mente equa, che i profitti e le spese della ferrovia del Gottardo debbano essere più equamente ripartite di quello che è stabilito dalla convenzione.

Basta dare un'occhiata alla fitta rete delle ferrovie del territorio svizzero ed Europa centrale in confronto alle lunghe e smilze linee che costeggiano la nostra penisola, per formarci un'idea della misura dei vantaggi che la nuova ferrovia delle genti potrà arrecare all'Europa centrale in paragone dell'Italia.

E pure la ricca Germania fu tassata di soli 20 milioni e di questi 10 soli vennero assegnati alla Prussia.

Considerate, o signori, altresì che dall'ottobre 1869 ad oggi, epoca quella in cui fu sottoscritta la convenzione, la Confederazione del Nord ha acquistato l'Alsazia e la Lorena, paesi ove l'industria è prodigiosamente sviluppata, sicchè il solo già dipartimento dell'Alto Reno contava tre anni or sono tanti fusi di manifatture a cotone quanti ne ha tutta la Germania meridionale compreso il Voralberg austriaco, e ne contava da se sola quasi come tutte le filature della Svizzera riunite.

Or bene, le due ricche provincie sono oramai legate alla Germania, nè vi potranno essere artifizî doganali o di ribassi di tariffe come si meditavano allora quando quelle due provincie appartenevano alla Francia, che possano valere a fare sì che l'Alsazia e la Lorena non

abbiano ad essere di larghissimo profitto per la ferrovia del Gottardo. La Prussia che dovette per necessità comperare le ferrovie dell'Est dalla Francia, ha avuto altresì di mira i grandi vantaggi che la ferrovia del Gottardo deve procurare a queste ferrovie, e quindi la insistenza perchè l'Italia accordi i 45 milioni.

Infine, o signori, le popolazioni alemanne chiamate a fruire dalla ferrovia del Gottardo, sono più che altrettante numerose delle popolazioni italiane continentali, che possono anche in un lungo periodo di anni sentirne i vantaggi.

Però non è eccessivo, a me sembra, il chiedere, che la Germania e l'Italia quand'anche dovessero essere le sole nazioni a sostenere la spesa della rete ferroviaria del Gottardo, si dividessero gli oneri.

Ma v'è un altro popolo, v'è un'altra terra che sta tra mezzo i due Stati più grandi contraenti; è l'industria Svizzera, che costituisce parte importantissima del consorzio internazionale per il Gottardo. Già dissi, plaudendo alle sue abilità ed alla sua vittoria, come essa possa chiamarsi grandemente soddisfatta.

La Svizzera seppe tener conto del suo diritto geografico, e vide apprezzata quasi come elemento indispensabile di riuscita la sua neutralità politica. La Svizzera è padrona di tutto il territorio, sul quale si sviluppa la così detta rete ferroviaria del Gottardo. Essa ha immaginato, ed è arrivata ad estendere questa rete fino a 263 chilometri, mentre la pura rete alpina non è costituita che di 94. Sono cittadini svizzeri che hanno in mano le concessioni dei singoli Cantoni interessati al Gottardo; sono le principali ferrovie svizzere, sono gli Stati cantonali svizzeri, sono banchieri svizzeri, stabilimenti metallurgici svizzeri, che sono chiamati ad immensi lavori, che sottoscrissero buona parte dei sussidi assegnati a loro nella quota dei 20 milioni. E non basta. Sono svizzeri, od impiegati svizzeri i principali ingegneri che per molti anni lavorarono illustrando il Gottardo, e che vi lavoreranno ulteriormente. Saranno per la maggior parte svizzeri le migliaia di operai che nelle officine e nella strada per molto tempo, lavoreranno alla grande opera. Il Governo federale svizzero sarà necessariamente il supremo direttore della grande impresa, sarà l'arbitro indiscusso della scelta della società costruttrice; esso sorveglierà l'opera ed i conti, e sta bene, e farà sì che vi sia un personale ineccepibile e che sovrasti ad ogni gara e ad ogni sospetto.

Ma con tutto ciò è altresì molto discreto, parmi, da parte mia, almeno il dire che i 20 milioni che la Svizzera pagherà per avere nel suo territorio 263 chilometri di ferrovia, che costeranno la somma di 183 milioni, costituiscono un buon affare per essa. Affare tale cui l'Italia, con tutti i suoi finanzieri del dissesto e del pareggio, non sapranno mai e poi mai combinare.

Ed è pochissimo il dire che i 20 milioni di sussidi svizzeri saranno impiegati al 150 per cento, e saranno riscattati in brevissimi anni. E l'Italia? L'Italia subirà

la dura lezione che le viene imposta dalla gente economa ed operosa: ed i nostri vicini che stanno a settentrione, scorgendola dissipatrice e tollerante ad un tempo delle sue angosce economiche, ed impreparata pur troppo a fornire anche discreta parte appena del materiale ferroviario che occorre alla grande impresa, dicono con ragione: chi non produce paghi; noi che produciamo, prestiamo, ed a larghissimo interesse.

Dia Italia i danari, dia tutti i danari che ottiene dall'usura, alla nostra impresa, noi daremo invece sovvenzioni ad ottimo interesse e ritrarremo ben presto questo nostro interesse quintuplicato.

Così si fanno gli affari in Germania ed in Svizzera, dove il capitale nel comune giro non raggiunge la ragione del 5 per cento; così si assumono nuovi impegni in Italia, dove il capitale trova facilmente l'impiego dell'otto, del dieci, del dodici per cento e dove per avere anche in 10 anni i 45 milioni che sono richiesti (è indifferente che siano dati dai Consigli municipali o dai Consigli provinciali), ci costeranno almeno 80 milioni. Aggiungete, come bene osservava l'onorevole Bonfadini, che qui non si fermano i nostri sacrifici; imperocchè noi dovremo inoltre costruire una lunga strada per congiungere più rapidamente Genova col confine svizzero.

Signori, penso, e non sono il solo a pensare così, che la ripartizione in terzo degli oneri ai consorzi pel Gottardo, sia la più equa, la più rigorosa applicazione della teoria del comune risparmio e della mutua convenienza. Un terzo quindi spetta all'Italia, un terzo alla Germania, un terzo alla Svizzera; e state pur sicuri che, anche a queste condizioni, il passaggio del Gottardo si compirà.

Ma, signori, non è solo la mutua convenienza di cui particolarmente vi ho intrattenuto finora che ci dee guidare nella sistemazione del consorzio internazionale, ma altresì e grandemente il comune risparmio. Or bene, potrò dimostrarvi, signori, con pochi fatti, che, dovendosi costruire 263 chilometri di ferrovia, e tutti nel territorio svizzero, pur troppo largheggiammo sinora in dispendi pel tracciato e per la costruzione. I nostri commissari alla Conferenza di Berna, uomini competentissimi nella materia, avendo assistito e collaborato per anni ed anni agli studi per diversi passaggi alpini ferroviari, e taluno di essi avendo dovuto, per lucida intuizione e per crescenti e diverse persuasioni, fare anche il faticoso trasporto di cifre e considerazioni da un'Alpe all'altra, quasi infastiditi, direi, dall'eterna lotta, avendo ancora nell'animo qualche tentennamento, purchè la si finisse, accettarono le condizioni le più gravose per noi.

Me lo perdoni l'onorevole Correnti, che dissente da questa mia apprezzazione, ma questo è l'effetto che ha prodotto il contegno di quei delegati in tutto il paese.

Osservate, o signori, che la Convenzione di Berna

all'articolo 2 stabilisce alcuni estremi che debbono presiedere alla costruzione della strada, cioè il massimo del punto culminante e della pendenza, il raggio minimo delle curve, gli imbocchi della grande galleria; ma non fu determinata la lunghezza dei tronchi d'accesso alla linea alpina, e quest'ommissione fa sì che la società concessionaria possa avere molta latitudine, cammin facendo, d'allungare o accorciare questo o quello come più le aggrada, pur rimanendo nei limiti dei 263 chilometri.

Nella relazione della Giunta è detto, a pagina 7, che nelle istruzioni date ai suoi delegati presso la Conferenza di Berna il Governo aveva raccomandato il progetto Welti pel tronco settentrionale di accesso fra Göschenen e Fluelen, secondo il quale si sarebbe ottenuto un abbreviamento sulla linea di sei chilometri e mezzo. E infatti il progetto Welti era stato preferito dalla Commissione del 1865. E ciò nullameno fu completamente sacrificato dai nostri commissari nella Conferenza di Berna.

Vediamo brevemente come siano stati fallaci, a mio avviso, i calcoli che indussero in diversa opinione i commissari italiani a Berna, e come la stessa Giunta, che tutto accetta e benedice, abbia torto di sanzionare quell'operato.

L'abbreviamento della linea non fu invero contrastato da alcuno. Il commissario ingegnere Biglia lo ha fermamente sostenuto anche nella Conferenza. Ma io non so poi per quale tecnico od economico compenso riguardante la costruzione e l'esercizio, il valoroso campione abbia fatto poi quella onorevole ritirata, fondandosi sui calcoli di un meno male che io credo fallaci. Col progetto Welti infatti incontrastabilmente si abbrevia (e fu ammesso da tutti) la linea di sei chilometri e mezzo. Ma codesto vantaggio non fu apprezzato dai commissari svizzeri ed alemanni, dagli svizzeri soprattutto. Ed è naturale: per la Germania e per la Svizzera è press'a poco indifferente che la linea alpina sia di 94 o di 124 chilometri; perocchè quelle regioni non hanno strade più utili di questa per scendere direttamente al Mediterraneo, e questa, fosse pure di 124 chilometri, sarebbe sempre molto più vantaggiosa di quella di Marsiglia, mentre per l'Italia, che ha a sostenere la concorrenza di Marsiglia, alcuni chilometri più od alcuni chilometri meno contano assai, poichè infine dei conti tutte le distanze si pagano.

D'altronde l'abbreviamento di pochi chilometri, se può essere di qualche importanza pei due punti estremi di una linea anche più lontani di una ferrovia, può riuscire di molto maggior rilievo per la possibilità di raggiungere più rapidamente alcun punto d'onde si rannodano altre ferrovie. Col progetto Welti inoltre si evitavano i gironi difficili e costosi, gironi di 300 metri di raggio, in galleria e colla pendenza del 25 per mille, condizioni svantaggiosissime per l'esercizio. Tutto questo sacrificio delle convenienze tec-

niche, economiche, internazionali fu fatto per il Cantone d'Uri che dà un milione di sussidi.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Ma è sovrano.

BERTANI. Vorrei vedere, quando fosse ridotto a non avere il Gottardo, che cosa farebbe. Uri vuole stazioni a tutti i suoi casolari, casolari che sarebbe molto più economico per l'impresa ferroviaria di ricostruirli sopra la linea meglio tracciata, di ammobiliarli ed imbandirli. In Svizzera, o signori, è difficile il far comprendere che la ferrovia del Gottardo, che deve congiungere l'Asia e le possessioni britanniche coll'Europa centrale, non può essere che un ponte fra Biasca e Fiora. La nostra Giunta, signori, ha sparso delle sue acque lustrali anche questa pretesa, ed all'interesse internazionale ha, con condiscendenza e con linguaggio tolto a prestito dagli Svizzeri, anteposto l'interesse di località di niuna importanza a quello supremo del movimento internazionale.

La Giunta volle nullameno darsi la pena di mostrarci che, in fin dei conti, allungando la strada di 6 chilometri e mezzo, si ha ancora un guadagno nell'esercizio per la corrispondente riduzione di tariffa, accordata come transazione ai rappresentanti dell'Italia dal Comitato svizzero del Gottardo, cioè a dire, naturalmente, dalla futura società concessionaria. Il corrispettivo che la Giunta ci offre è il ribasso di mezzo centesimo per le merci a piccola velocità di prima categoria, ribassi che, secondo i ragionamenti tolti dai protocolli della relazione della Giunta stessa, equivalgono all'abbreviamento, non già di 6 chilometri e mezzo, ma di quasi 8 chilometri. Sieno rese grazie alla Giunta; ma contiamo un poco.

Mediante la riduzione di 6 chilometri e mezzo si risparmiano lire 1 30 sull'intero percorso delle merci a piccola velocità e di prima categoria. Questo risparmio risulta chiaro, come si vede, moltiplicando i detti sei chilometri e mezzo per i 20 centesimi della tariffa, compresa la sopratassa di 5 centesimi. Il mezzo centesimo per chilometro su tutti i 263 chilometri dà bensì la medesima cifra di risparmio, ma bisogna osservare che le tariffe proposte rappresentano il *maximum* della tariffa che l'impresa per il suo stesso interesse non vorrà raggiungere, quindi il ribasso diventa illusorio, mentre l'abbreviamento di sei chilometri e mezzo diventerà eternamente effettivo; poi si deve osservare che il ribasso di mezzo centesimo cade sulle merci a piccola velocità e solo di prima categoria, mentre l'abbreviamento di 6 chilometri cadeva a vantaggio della prima e della seconda categoria a grande ed a piccola velocità di passeggeri e di bagagli.

Quanto alla mutua convenienza grandemente compromessa dall'aver respinto questo abbreviamento di sei chilometri e mezzo è penoso per me, ma è necessario che io metta a confronto la quiescenza quasi asiatica della nostra Giunta (che prende a prestito i ragionamenti fallaci e le esagerazioni dei partigiani della

lunga linea ad esclusivo vantaggio di due stazioni del cantone d'Uri) colle parole dell'ingegnere Welti svizzero, innamorato dei vantaggi che poteva recare questa strada ferrata al suo paese.

« La nostra Giunta approvò il ripudio del progetto Welti, appoggiata fra le altre ragioni che non hanno prove a due considerazioni di un ordine affatto secondario, che, cioè, il progetto Welti (state attenti di grazia alle parole) *abbandona* i passi della valle con *grandissimo* danno di questi e di tutto il cantone d'Uri (qui richiamo l'idea della sovranità cantonale all'onorevole ministro Correnti); mentre *non sembra* che al *carattere internazionale della linea del Gottardo* debba *sacrificarsi per intero* l'interesse delle località più importanti che esso attraversa, e messo a confronto l'interesse nazionale coll'importanza delle località che sono attraversate.

Questo gravissimo danno, questo sacrificio intero delle località più importanti sono giudicati invece dall'ingegnere Welti, svizzero puro sangue, in questo modo:

« Il solo svantaggio della linea diretta per Attinhausen è quello che le stazioni di Altdorf e di Amsteg devono essere collocate un po' più lontane da questi luoghi, locchè non deve pesare di un gran peso a fronte del vantaggio che risulta dall'accorciamento della linea e dall'eliminazione dei gironi.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Ma molto più alte.

BERTANI. Marsiglia ha una stazione molto alta, non meno di quello cui si troverebbero quelle di Erstfeld ed Amsteg, ed ha certo maggior commercio di Amsteg e di Erstfeld.

Così, signori, parla l'ingegnere svizzero, che aveva compresa la sana teoria economica della mutua convenienza e del comune risparmio. Invece, avendo avuto la convenzione ben più di mira la minore spesa di costruzione che il vantaggio dell'esercizio, fu accettato il tracciato Beck e Gerwig, che porta la lunghezza a metri 38,400, con pendenze del 25 per mille, che nei gironi equivalgono alla pendenza del 30 in rettilo ed allo scoperto. E tanto è vero che più dell'esercizio, in cui consiste il vero e perpetuo interesse di una ferrovia, e naturalmente consiste l'interesse degli Stati sovventori che danno un soccorso di 85 milioni, si ebbe invece di mira l'interesse della costruzione. Invece, seguendo il dogma precipitato della mutua convenienza e comune risparmio, si sarebbe potuto migliorare il progetto Beck e Gerwig, adottando in parte i miglioramenti da essi stessi proposti, cioè cominciando a salire dalla stazione di Erstfeld con pendenza costante del 25 per mille, e sopprimendo la stazione di Amsteg, che può essere convenientemente supplita da quella di Erstfeld, abbreviando le stazioni di Wyler e Erstfeld che, sono tutte e due di un'eccessiva lunghezza, cioè di 600 a 500 metri, tanto spazio che basta per ischierarvi

tutta la popolazione di quei paesi. Così si sarebbe abbreviata la percorrenza, non tanto quanto col progetto Welte, ma pur sempre abbreviata, cioè da metri 38,400 si sarebbe ridotta a metri 35,300.

Il desiderio dell'accorciamento della linea fu molto più vivo per la linea del sud anziché per quella del nord. Ed infatti il tronco sud era stato ridotto da 43 chilometri e frazione a chilometri 39; poscia portato a chilometri 40 ed 800 metri nello scopo (attenti a questo) di evitare un tratto di pendenza del 26 per mille, che si diceva altrimenti inevitabile tra le stazioni di Giornico e Lavorgo. Equivoca riserva come vedremo!

Ma se si volesse adottare lo stesso sistema proposto per il tronco nord e si cominciasse cioè a salire da Biasca colla pendenza del 25 per mille, e si sopprimesse la stazione di Bodio, abbreviando quelle di Giornico e di Faido, si ridurrebbe la lunghezza del tronco sud da chilometri 40 e 800 a chilometri 38 e 200, senza oltrepassare mai la pendenza del 25 per mille. A questo modo la linea veramente alpina avrebbe uno sviluppo di chilometri 88 e 300, invece di quella di 94 e 100, cioè vi sarebbe un risparmio di circa chilometri 6, che diventerebbero 9 1/2, adottando il progetto Welte.

Ho detto equivoca la riserva di avere portato a chilometri 40 e 800 il tronco sud, e lo provo.

La Conferenza di Berna aveva aggiunti 1800 metri per evitare la pendenza del 26 per mille fra Giornico e Lavorgo, ma la convenzione, con un articolo di addizione, strano invero, accetta l'aumento di 1800 metri, e conserva eventualmente la pendenza del 26 per mille.

Da qui ne emerge questo ragionamento in forma di facile sillogismo: o si aumentano i 1800 metri per evitare le pendenze parziali del 26 per mille fra Giornico e Lavorgo, ed allora, perchè la convenzione ammette ancora la possibilità di questa pendenza? O non si ammettono più i 1800 metri, accettando invece le pendenze del 26, ed allora, come mai i chilometri 263 non sono ridotti di altrettanti metri?

Di qui non si scappa. Come si spiega dunque questo *tavolo molino*?

Essendo già fissato il numero di chilometri a 263, è gravissimo lasciare la facoltà di ammettere la maggiore pendenza del 26 per mille, ed è gravissimo e, dirò anche, piccante se si considera che la nostra Giunta nella sua relazione a pagina 7, discorrendo dell'abbreviamento di un chilometro e mezzo nella destinazione per Sciaffusa, si esprime così:

« Piccolo guadagno, è vero, a guardarlo isolatamente in se stesso, ma non ispregievole al certo, semprechè venga considerato di fronte al bisogno ogni giorno crescente di conseguire la massima rapidità nel movimento commerciale, specialmente sopra una linea di importanza mondiale, e, non potendo abolire le distanze, di abbreviarle almeno all'estremo possibile. »

Vedete ora, o signori, dove sta il piccante dell'argomentazione?

Il risparmio di un chilometro e mezzo in un tratto di ferrovia piana si ritiene importante, in quella che si ha per una bagattella il risparmio di nove chilometri e mezzo della linea alpina.

A questo punto davvero io mi confesso incapace di seguire per così arduo sentiero gli arrampicamenti, i gironi e i regressi della nostra rispettabile Giunta.

La stessa noncuranza del comune interesse e della comune convenienza che ha presieduto al passaggio alpino si è manifestata per le linee subalpine.

Infatti, io con moltissimi altri ci siamo capacitati, ed emerge dai dati delle Commissioni italiane del 1860 e 1865, e altresì da un opuscolo dell'ingegnere Welte e da un altro dell'ingegnere Luchini, ambedue svizzeri, di una idea che venne completamente omissa nella proposta del tracciato definitivo della linea che deve congiungere più direttamente Genova coi paesi transalpini.

È difficile infatti rendersi ragione del perchè, scendendo dal Gottardo a Bellinzona, si debba andare a Magadino e a Luino per arrampicarsi poscia a Varese, mentre molto più convenientemente sotto ogni rapporto si potrebbe arrivare da Bellinzona a Varese profittando della linea che attraversa il Ceneri con un tronco di 28 chilometri soli da Lamona a Varese.

E notate questo, signori, che le pendenze del Ceneri, quasi artificiosamente esagerate dagli ingegneri svizzeri, si possono ridurre dal 25 al 15 per mille, come risulta incontrovertibilmente dai dati dell'ingegnere luganese Luchini.

In tale condizione di cose si avrebbe un risparmio di percorso di 17 chilometri. Se poi si volessero ridurre le pendenze al 10 per mille, locchè convertirebbe la strada prealpina in strada di pianura, giusta il concetto dell'ingegnere Rombeaux, si avrebbe sempre un risparmio di percorso di 12 chilometri. Con questo tracciato si risparmierebbero inoltre 18 chilometri di costruzione.

Conseguentemente io raccomando ai miei colleghi l'attenzione su questo progetto che porta un abbreviamento considerevole della linea prealpina, che debbe congiungere Genova colla rete ferroviaria svizzera. E per compiere queste osservazioni di un ordine tecnico bensì, ma troppo ovvie per non essere fuori del dominio del senso comune, io mi unisco questa volta alla nostra Giunta per chiederle come mai il punto culminante della grande galleria determinato dal progetto Koller in metri 1137 non siasi reso obbligatorio, e perciò non sia stato sanzionato dalla Convenzione.

Insomma, io vorrei sapere se gli atti della Conferenza di Berna fanno parte o no della convenzione, perchè quelli, per quanto suscettibili di miglioramento, hanno il vantaggio di presentare qualche cosa di determinato, cosa che non fa assolutamente la convenzione.

Ora, dagli appunti chilometrici dovrei passare alle considerazioni finanziarie, ma io domanderei all'indulgenza della Camera, o di lasciarmi riposare o di permettermi di riprendere domani il discorso che non durerà più di un quarto d'ora.

PRESIDENTE. Ella chiede, per indisposizione, di rinviare a domani il seguito del suo discorso.

Questo fu già accordato altre volte dalla Camera quando altri oratori si trovarono incomodati. Se non vi sono opposizioni, terminerà domani.

PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

SELLA, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare un piccolo progetto di legge... (*Si ride*) Sì, un piccolo progetto che autorizza il demanio a cedere per trattativa privata alla provincia di Napoli la tenuta di Portici. Chiedo che questo progetto sia mandato alla Commissione del bilancio. (*V. Stampato n° 115*)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo progetto, che sarà stampato e distribuito.

NICOTERA. Non intendo certamente oppormi a che questo progetto di legge sia inviato alla Commissione del bilancio, ma unicamente per rivolgere una preghiera alla Commissione stessa, cioè che riferisca subito alla Camera, poichè diversamente riuscirebbe inutile la presentazione di questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Se non ci sono opposizioni, questo progetto sarà inviato alla Commissione del bilancio.

(È inviato.)

Avverto la Camera che lunedì in principio di seduta sarà messa all'ordine del giorno la nomina della Commissione sul macinato, che è stata dalla Camera stessa deliberata.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge sul concorso dell'Italia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo.

Discussione dei progetti di legge:

- 2° Unificazione del debito pontificio;
- 3° Ordinamento dell'esercito;
- 4° Adozione delle cartoline postali e modificazione della legge postale;
- 5° Disposizioni relative alle spese per le opere idrauliche di 2ª categoria;
- 6° Approvazione degli elenchi delle opere idrauliche del Veneto e del Mantovano;
- 7° Determinazione della sede e giurisdizione dei tribunali militari speciali e territoriali;
- 8° Discussione della proposta del deputato Cancellieri per la nomina di una Giunta incaricata di esaminare i decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti;
- 9° Discussione del progetto di legge pel passaggio del comune di Volongo dalla provincia di Brescia a quella di Cremona.