

TORNATA DEL 10 GIUGNO 1871

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Congedi. — Seguito della discussione generale dello schema di legge per concorso dell'Italia nella spesa per la ferrovia del Gottardo — Il deputato Bertani termina il suo discorso in appoggio del progetto, e propone modificazioni — Risposte del ministro per le finanze ad alcuni appunti circa le condizioni stabilite per l'acquisto del materiale e l'impiego del personale del Cenisio — Dichiarazione del relatore Mordini — Discorso del deputato Zanardelli contro il progetto, e considerazioni in favore del valico dello Spluga — Discorsi in favore della convenzione, del ministro per i lavori pubblici e del deputato Cerroti — Il deputato Bembo discorre contro e propone la sospensione per nuovi studi, sostenendo la linea dello Spluga — Discorso del deputato Maldini in favore della convenzione — Spiegazioni personali del deputato Bembo — Incidente sulla domanda di tenere seduta domani, in cui parlano i deputati Massari, Arrivabene, Lovito, Lazzaro e il ministro per le finanze — Si rinvia la seduta a lunedì.*

La seduta è aperta al tocco.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

CONGEDI.

PRESIDENTE. Per affari urgenti di famiglia chiedono congedi i deputati: Pericoli, di giorni 4; Chiari, di 4; Leardi, di 10; Nunziante, di 4; Valussi, di 20; Siccardi, di 20; Scotti, di 10; Bruno, di 10; De Sterlich, di un mese.

Per ragioni d'ufficio chiedono congedi i deputati: De Pasquali, di giorni 20; Sanna Denti, di 10; Garzia, di 10.

Per motivi di salute chiedono congedi i deputati: Martelli-Bolognini, di giorni 15; Di Revel, di 15; Grifini, di 8; Gerbore, di 15.

(Cotesti congedi sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE GENERALE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER CONCORSO DELL'ITALIA NELLA SPESA PER LA FERROVIA DEL GOTTARDO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del progetto di legge sul concorso dell'Italia nella spesa di costruzione della ferrovia del Gottardo.

L'onorevole Bertani ha facoltà di riprendere a parlare.

BERTANI. Dagli appunti tecnici passo ora, come annunziai ieri, ad alcuni appunti finanziari.

Io non discuterò se gli 85 milioni di sussidio che persisto a credere siano completamente a fondo per-

duto, nonostante che si voglia mascherare la loro desolante improduttività d'ogni rendita ai sovvenzionanti, non discuterò, dico, se siano superiori al bisogno; oppure, se rappresentino o debbano rappresentare il massimo dei sussidi da concedere, giacchè avendo sanzionata quella somma i delegati dei singoli Stati, io non mi sento autorizzato ad impugnarli. Ma ciò posso dire con qualche ragione, che in quella enorme cifra se convennero i delegati della Svizzera e della Germania, convennero soltanto per ciò che essi da parte loro non volevano dare un centesimo di più del bisogno, e che essendo così bene trincerati nelle loro convenienze, avrebbero ben permesso, come hanno permesso ben volentieri, che l'Italia largheggiasse, lasciando larga parte agli speculatori.

La Prussia anche in questa circostanza ci offre un esempio imitabile di economia e di saviezza.

Essa, la Prussia, che ha le sue finanze nel florido stato che voi conoscete, ha sottoscritto per soli 10 milioni e colla riserva che, se le società ferroviarie del suo territorio, le quali avevano promesso 2 milioni, non li dessero, la Prussia non ne darebbe che 8.

Anche qui debbo con pena, ma con verità, ripetere che, se i nostri delegati fossero stati convinti, come lo sono io, che, o non si fa il valico alpino elvetico, o se si dovrà fare sarà quello del Gottardo, essi potevano ostinarsi in una cifra minore per l'Italia, e i delegati svizzeri l'avrebbero accettata.

Quantunque gli 85 milioni siano stati ammessi da tutti i delegati convenuti in Berna, pareva ad essi nullameno così grave il tributo, che si sforzarono di far brillare un eventuale compenso per quell'ingente capitale, quando cioè il capitale *azioni* dell'impresa avesse raggiunta una rendita del 7 per cento, oltre il

qual limite sarebbero stati divisi gli utili cogli Stati sovventori, sino a che la rendita del capitale-azioni avesse toccato il 9 per cento.

Il mezzo suggerito è brillante, ma è illusorio completamente, come tutti gli uomini sperimentati intendevano senz'altro.

L'idea però di un compenso da darsi agli Stati sovventori è così giusta, e mi pare così facilmente conseguibile con un po' di virile insistenza, che io pure vi devo spendere dietro alcune parole.

Considerate, signori, che, se gli Stati sovventori avessero sottoscritto una convenzione, nella quale si concedesse al miglior offerente la rete del Gottardo, si intenderebbe benissimo come si potesse transigere poi, inquantochè sarebbe già ottenuta per la concorrenza la maggiore riduzione possibile nelle spese; ma dacchè si danno gli 85 milioni senza un ribasso possibile, è naturale che gli Stati sovventori reclamino una indennità, la quale non può essere ottenuta che dall'esercizio; ed è cosa buona domandarla e pretenderla.

Dovendosi fissare una sopratassa per tutti questi tratti di ferrovia, nei quali le pendenze superano il 15 per mille (come io penso e ho letto si debba fissare per il Cenisio) la sopratassa per il Gottardo, a mio avviso, dovrebbe andare a beneficio, almeno in parte, degli Stati sovventori; e questo sarebbe un compenso vero, effettivo e non illusorio, come quello che è portato dall'articolo 9 della convenzione. Nè si potrebbe dire che l'impresa ne possa scapitare; in quanto che le tariffe fissate per il Gottardo (lo dice la stessa relazione) sono alte, altissime anzi, in confronto di altre strade ferrate che si trovano in analoghe o peggiori condizioni. Ora vien chiaro questo ragionamento: se la strada avrà molto traffico, queste tasse, che sono così alte, saranno necessariamente remuneratrici dell'impresa, ed allora si potrà abbandonare la sopratassa, senza scapito dell'impresa stessa, agli Stati sovventori; che se altrimenti fosse e, nonostante le tasse alte, la linea non fosse convenientemente remunerata, allora, signori, sarebbe follia che si concedesse un sussidio al Gottardo. Finalmente si comprende come la Germania e la Svizzera possano fare a meno del compenso dei sussidi, in quanto che esse, astutissime, hanno assegnato questi sussidi nella proporzione non già dei grandi benefici che possono sperare dalla ferrovia del Gottardo, non dalle esigenze della compagnia o della società per la costruzione, ma del costo vero dell'opera e della rendita presumibile dell'esercizio.

Epperò lasciarono che l'Italia, dando abbondantemente, potesse soddisfare ai grassi lucri sperati dagli intraprenditori. Per loro è ben indifferente che l'Italia desse in questo caso anche 100 invece di 45 milioni.

Dobbiamo pertanto, io credo, cercare anche noi il mezzo di potere avere qualche compenso al grave sacrificio che ci è domandato.

Nella scala delle illusioni economiche, che la con-

venzione tende di accreditare, vi ha questa fra le altre. Per singolare previsione fu ammesso il caso in cui si debba procedere ad una riduzione di tassa a vantaggio del traffico, quando la rendita del capitale azioni oltrepassasse il 9 per cento.

Or bene, se l'eccedenza del 7 per cento deve essere ripartita fra il capitale azioni ed i sovventori, è chiaro che per arrivare al 9 per cento da darsi al capitale azioni, deve raggiungersi il reddito complessivo dell'11 per cento, poichè metà della eccedenza sopra il 7 per cento va alla società e metà agli Stati sovventori; quindi bisogna arrivare all'11 per cento, onde la società possa avere il suo 9 per cento, il quale finchè non raggiunto e acquisito alla società non si può procedere alla riduzione di tariffa. Questo poi prova che il capitale sovventore non potrà mai sperare di avere più del 2 per cento. E queste sono illusioni stampate con solennità nella convenzione!

Se io pertanto insisto nella convenienza di trovare un compenso alla sovratassa, e non altrimenti, gli è per la considerazione che, prima di tutto, la società costruttrice potrà avere un campo non limitato di un largo vantaggio, in quantochè non sarà obbligata a dividere cogli Stati sovventori il reddito del 7 al 9 per cento, nè si dovrà procedere a riduzioni di tariffa; e poi perchè, e questo è di maggiore importanza generale, perchè quando mai il commercio lo richiedesse, gli Stati sovventori per la stessa ragione per la quale hanno dato gli 85 milioni potrebbero rinunciare alla loro parte di sopratassa finchè fosse necessario.

Signori, ieri ci vennero improvvisamente presentati altri documenti sotto il titolo di allegati. Perciò sospendo d'inoltrarmi nell'esame delle condizioni finanziarie dell'impresa e passo all'analisi di quegli allegati i quali suonano l'equivalente dell'articolo 2 proposto e poi ritirato dalla Commissione.

Davvero non so comprendere, colla mia inabilità parlamentare, come appunto fra gli espedienti parlamentari possa esservi anche quello di proporre dapprima solennemente ai deputati un nuovo articolo in aggiunta a un disegno di legge, presentatoci da quindici giorni pel quale si chiede l'approvazione del Parlamento, e poi far ritirare l'articolo stesso, presentando all'ultima ora la stipulazione riguardante appunto la proposta di quell'articolo, non facendo più caso dell'approvazione del Parlamento prima richiesta. Tanto vale il dire che voi uomini di grande abilità parlamentare, voi, signori ministri, vi sentite di essere gli arbitri indiscutibili degli interessi e delle convenienze non solo del Governo, ma anche della Rappresentanza nazionale. Dico ponderatamente delle convenienze della Rappresentanza nazionale, giacchè voi, come prima acconsentiste alla proposta dello strano articolo secondo della Giunta, che io non saprei in termini parlamentari definire di qual carattere sia, ora, col presentare i due allegati che ne racchiudono l'idea

e la completano collo sanzione dei contraenti, lasciate vieppiù accreditare quelle voci che furono sparse dai vostri giornali officiosi, settimane or sono, e che hanno allarmata la pubblica opinione, mostrando ora che per essa avete cambiato tattica, supplendo all'articolo secondo, che ci avete messo davanti per 15 giorni come proposto alla discussione, cogli allegati 10 e 11. Così, signori, il Governo si è fatto compiacente mediatore in affari privati.

Coll'articolo secondo che la Giunta aveva presentato almeno c'era l'apparenza di un consenso che si domandava alla Camera il quale poteva servire di sanatoria a così nuovo procedimento, ma negli allegati che ci presentaste io davvero ravviso e sento un'umiliazione.

Col primo allegato un signor Gunzembach rappresentante di un Comitato che non fu e non è se non se promotore d'interessi svizzeri, accetta con molte e tali riserve (che in fin dei conti non accetta nulla, e quasi sogghigna all'offerta fattagli dal Governo italiano), il materiale che ha servito alla perforazione del Moncenisio. Ma, ditemi di grazia, il Consiglio federale svizzero ha già dunque scelta la società costruttrice, concessionaria, si è esso servito di quest'occasione per promulgarne la scelta? Il Comitato svizzero del Gottardo che ha rappresentante il signor Gunzembach è già in esercizio delle sue funzioni come società concessionaria, e quindi naturalmente come società costruttrice? Se lo è già io sarò mortificato una volta di più, perchè siamo stati chiamati a discutere e dobbiamo votare un affare che è già in via di esecuzione.

Se non l'è già, a che serve, io domando, la benigna condiscendenza che ha il signor Gunzembach di compere il materiale del Cenisio? A che pro offendere il concetto di una concorrenza che poteva avverarsi fra diversi concessionari e costruttori, concorrenza che fino a questi ultimi giorni fu creduta possibile quanto era decente? Perchè l'Italia, che dà tanti milioni, deve essere esclusa dall'impresa? Non abbiamo forse noi intraprenditori abili ed ingegneri abilissimi? Non abbiamo anche noi speculatori di questa grande industria? Anzi, io vidi pochi giorni sono istituita in Milano una banca di costruzioni per l'estero e per l'interno, nella quale ci sono ricchi capitalisti, industriali, banchieri, i quali certamente sarebbero lietissimi di trovare un'occasione per mettere in esercizio i loro mezzi. Perchè, io domando, non potrebbe allora questa banca, tutta od almeno nella massima parte nazionale, farsi anche lei concorrente di grandi intraprese? Perchè non potrebbe aspirarvi la stessa impresa del Cenisio, che deve godere oggidì meritamente di tanta simpatia fra noi? Ed accenno espressamente all'impresa del Cenisio, in quanto che io voglio che non si sospetti neppure che io faccia questioni personali, mentre invece sento mortificazione di questa intromissione del Governo in un affare privato.

LANZA, *presidente del Consiglio*. Non è vero. Non c'è intromissione.

BERTANI. È mio concetto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Lo provi. Quando si accennano di ques'i fatti, bisogna provarli.

BERTANI. Lo provano i documenti.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Respingiamo assolutamente questa insinuazione, che non ha ombra di fondamento.

BERTANI. In tutti i modi però il signor Gunzembach merita molti elogi, in quanto che ha dimostrato, a proposito del materiale, molta avvedutezza in un affare da rigattiere. Egli tanto poco si fida dell'offerente questo materiale del Cenisio, che si riserva di farlo riconoscere da quattro esperti o periti, da un arbitro che giudichi fra i periti, poi dal Consiglio federale, che in caso di dissenso nominerà altri periti. Ci fa davvero una bella figura il Governo italiano; il quale, mentre per facilitare l'impresa offre delle macchine, queste poi devono essere giudicate, se sieno in buono stato, se sieno nelle condizioni dell'avanzamento della scienza e dell'arte al momento in cui devono essere adoperate; e certamente, o signori, questo materiale dovrebbe appunto rappresentare già in oggi il progresso attuale della scienza, in quanto che non ci sarebbe il tempo di poterne sostituire un altro, secondo un diverso metodo.

Ma quale è poi in verità questo materiale? io chieggo sommessamente. Sono forse i compressori, i tubi? Ma si è sicuri di non averne bisogno ancora per l'aereazione del Cenisio? È già risoluto questo grande problema? Ce lo diranno le persone competenti. O si venderanno forse i vecchi tubi per rifarne dei nuovi? Sono forse le ruote motrici? Ma è stato detto da ingegneri competenti che non possono corrispondere ai bisogni del Gottardo. Sono forse le macchine da trapanare? Ma l'autorità più competente, che è quella dell'onorevole Grattoni, ha dichiarato più volte che bisognava migliorarle e che, se il traforo del Cenisio avesse dovuto andar più in lungo, bisognava fare ai congegni molto grandi modificazioni.

Veniamo ora al secondo documento che ci fu presentato ieri, firmato dall'inviato straordinario e ministro plenipotenziario della Confederazione svizzera in Italia. Questo documento è ancora più singolare del primo; è anch'esso suppletorio all'articolo secondo proposto e ritirato dalla Giunta e concerne l'impiego del personale tecnico del Cenisio, cioè gl'ingegneri, intraprenditori e lavoranti come li designa e li distingue assai bene la relazione della Giunta. Questo allegato ha almeno un grande vantaggio sull'articolo della Giunta, cioè quello della lealtà svizzera: giacchè fa conoscere che lo scopo dell'articolo secondo (lo dichiara l'allegato) è quello di procurare un appalto all'impresa del Cenisio. Infatti una volta nell'allegato si promette una giusta parte dei lavori, *une part équi-*

table des travaux, ed una volta *une part équitable dans le contrat*.

Questa chiarezza di termini mostra anche la poca voglia della Svizzera di piegarsi a queste esigenze, alle quali ha forse ceduto sotto la temuta pressione che altrimenti non se ne potesse far niente dell'affare della convenzione.

Questo secondo documento singolare, in cui il Consiglio federale appare già funzionante giusta l'articolo 11 della convenzione, che non è ancora stata accettata da noi, nella sua ultima parte accetta definitivamente e sanziona chiaramente la scelta fatta nel Comitato svizzero come società concessionaria, inquantochè l'abilità ad assumere pure il materiale tecnico del Cenisio. Si risponderà forse che con quei mezzi si è inteso guarentirsi della riuscita economica dell'opera.

Sta bene; ma risponderò a mia volta che l'Italia è disinteressata in questo, poichè la convenzione di Berna deve assicurarla che l'opera si farà col soccorso degli 85 milioni. Dirò infine che il concetto plausibilissimo di far servire la scienza all'economia è completamente respinto nell'allegato 11 firmato dal ministro plenipotenziario della confederazione svizzera, inquantochè affida agli ingegneri del Cenisio non già la direzione dei lavori, ma *une part équitable dans le contrat*.

Ma forsechè nella vendita del materiale e nella stipulazione per il personale del Cenisio, la Giunta ed il Ministero vollero ravvisare un'indennità, un compenso ai sacrifici che fa l'Italia? Io accetto, signori, l'idea; l'idea è giusta e conveniente; ma debbo con mio dispiacere respingere i mezzi prescelti per attuarla, perchè io non li credo adeguati alle convenienze parlamentari, alle stesse convenienze del benemerito personale del Cenisio.

È col rispetto a queste convenienze che noi ci renderemo molto più considerati ed accetti ai nostri vicini, anzichè con una troppo facile accondiscendenza, sia alle loro pretese, come alle loro ripulse.

La mia conclusione pertanto, signori, è questa, che voi vogliate dichiarare che il valico alpino elvetico ferroviario attraverso il Gottardo è il più conveniente per gli interessi italiani, e vogliate nel medesimo tempo raccomandare al Ministero le modificazioni che si devono introdurre nella convenzione.

Dal giorno 10 giugno, che è oggi, al 31 ottobre abbiamo tutto il tempo che occorre per poter accontentare la Prussia e la Svizzera, stabilendo delle condizioni più eque. D'altronde questo termine del 31 ottobre è l'ultimo dei quattro altri rimandi; e non sarebbe poi una grande indiscrezione la nostra, se, venuta in discussione la convenzione alla Camera, questa domandasse una revisione della convenzione stessa.

Su questo senso pertanto io presenterò a suo tempo un ordine del giorno.

Prima di lasciare la parola, io devo domandare ai signori ministri, se gli allegati 10 e 11 costituiscono

parte integrante della convenzione; e debbo pregarli di presentare gli atti che sono intercorsi relativamente a questa questione.

SELLA, ministro per le finanze. Sono stato avvertito dai miei colleghi che l'onorevole Bertani ha testè asserito che l'articolo 2, quale era stato proposto dalla Commissione, benchè oggi ritirato, tuttavia sia un'umiliazione per l'Italia, e che il Governo si è fatto mediatore in affari privati o qualche cosa di simile...

Voci. Sì! sì! Precisamente!

PRESIDENTE. Compiacente mediatore.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io sono stato avvertito di dicerie sopra questo articolo, per cui sono ben contento che mi si porga l'occasione di parlare del medesimo e del concetto che vi è dentro, e credo che il Governo meriti, non la critica, ma gli elogi di tutti per quello che ha operato a tale riguardo.

Se la Camera me lo concede, io desidero di fare un po' di storia di quell'articolo.

Debbo dichiarare che nell'autunno passato, essendomi recato a vedere i lavori del Moncenisio, ebbi a considerare quello che vi è là, e come case, e come macchine, e come personale. E non nascondo che, tornando, ebbi prima di tutto a scrivere al Ministero dei lavori pubblici che mi pareva che del mezzo paese, per non dire di quasi tutto il paese che si è eretto a spese del Governo, non tutto si dovesse cedere all'Alta Italia pel servizio della strada ferrata, ma che una parte si riducesse a stabili perfettamente alienabili per conto del Governo. Questa è la parte prima.

Parte seconda. A cospetto di tutto quel materiale, che ha costato all'Italia parecchi milioni, io non nego, anzi, oserei dire, mi vanto, di avere considerato che, se il Governo italiano non pensava in tempo al modo di trarne partito quando si addivenisse al traforo del Gottardo, una volta ultimato il traforo del Cenisio, e salvo forse una piccola ed insignificante parte che può servire per la ventilazione del foro, sarebbe divenuto materiale completamente inutile e da vendersi come oggetti fuori d'uso.

Dico salvo forse una piccola parte per la ventilazione, perchè al Moncenisio, essendovi 140 metri di diversità di livello fra una bocca e l'altra, la bocca al nord trovandosi di 140 metri inferiore alla bocca del sud, e per conseguenza essendovi un camino naturale il quale farà un'aspirazione notevolissima, non posso neppure essere certo che occorra poi di fare una ventilazione artificiale. Ma ad ogni modo, salvo, dico, in tutti i casi, una piccola riserva di questa natura, il resto del materiale, sia quello addetto alla ventilazione, sia quello addetto alla produzione di aria compressa che è la forza motrice con cui si fa la perforazione, sia il materiale perforatore sarebbe divenuto inutile e si sarebbe poi dato via come ferro rotto, come ghisa rotta senza alcun valore, e quindi pareva che, nell'interesse delle finanze, bisognava provvedere. (*Il depu-*

tato Bertani sorride) Non capisco questo suo sorriso, onorevole Bertani.

BERTANI. Come ferro vecchio, cosa valgono?

MINISTRO PER LE FINANZE. Valgono molto nelle mani di chi ne fa commercio. Diffatti io domando: servono o no quegli apparati, fanno o no il loro ufficio? Rispondano le tabelle che tutti conoscete intorno all'andamento di quei lavori.

Sono o non sono quelle macchine atte al servizio, valgono o non valgono per l'ufficio per cui sono state fatte?

Mi pare che se ci sono delle macchine che possano vantarsi adatte all'ufficio loro, davvero sono quelle colle quali si è compiuta l'opera del Moncenisio; quindi era conveniente che l'Italia prendesse le sue precauzioni in tempo, come fece colie trattative che ebbero luogo, trattative la cui ragionevolezza è stata riconosciuta dai Governi interessati nella questione del San Gottardo. Io credo poi che questo materiale ha un valore di qualche milione, cosicchè non trattasi di un affare tanto insignificante.

Veniamo alla terza parte, al personale.

Io comincerò a dire anzitutto, o signori, che quando l'Italia per un'opera di questa natura dà una somma così egregia come 45 milioni, dei quali 25 a carico del Governo, io penso che si è saviamente operato nel curare che gli Italiani vi abbiano qualche partecipazione; non l'individuo *A*, non l'individuo *B* nè il gruppo *C*, noi non siamo entrati affatto in questa questione. Ma in genere sulla partecipazione degli Italiani, io ho la mia opinione ben nota, e credo che basta accennarla perchè non solo ogni uomo tecnico della Camera e del paese, ma ogni persona non affatto estranea agli studi di cose tecniche, debba non solo darci ragione, ma farci elogio di quello che abbiamo fatto.

Bisogna notare, o signori, che in tutte le cose tecniche la pratica è un elemento importantissimo, ed a me, come ingegnere delle miniere, lasciate ricordare che, tra un minatore il quale sappia dirigere il suo foro di mina e un minatore il quale faccia il foro senza studiare la roccia, senza avere la pratica, c'è differenza grandissima negli effetti che producono; tanto grande che, fra due minatori i quali facciano in tutto il resto ugualmente bene il loro foro di mina, ma dei quali uno abbia maggior talento, maggiore pratica esperienza nel dirigerlo, la differenza può essere più che dall'uno al due. Ora, credete voi che questa perizia, nell'applicare i congegni meccanici, si sia potuta acquistare tutto ad un tratto? Credete voi che non abbia costato nulla al paese? Io credo che ogni uomo tecnico al quale sia fatta questa domanda, sa perfettamente che risposta dare.

Ma, signori, anche per coloro i quali avessero meno perizia di cose tecniche, mi basta di pregarli ad osservare quale è stato l'andamento dei lavori del traforo del Moncenisio.

Non piglierò il lato nord, imperocchè è notorio come nel lato settentrionale le rocce sono state diverse ed abbiano presentate durezza diversissime, in guisa che, mentre si è trovato degli scisti antracitiferi teneri, si trovarono pure quarziti, che hanno costituito una delle rocce le più dure che si possano mai incontrare; per cui non parlo di quel lato lì del traforo, nel quale le variazioni furono dovute a quelle della durezza della roccia. Ma prenderò il lato sud nel quale i lavori durarono per tutta la lunghezza in un scisto calcarifero, il quale è stato di una meravigliosa uniformità, salvo qualche piccola alternanza.

Ebbene, volete sapere, o signori, che cosa è avvenuto? È avvenuto questo, che si è cominciato nel 1862 con una velocità di 380 metri all'anno, e si è arrivati alla fine del 1870 con una velocità di 889 metri; e, siccome non si compì neppure l'anno, si può quasi dire di 900 metri all'anno; cosicchè la velocità della perforazione è cresciuta da uno a due e mezzo, quasi tre.

Il mio amico Lanza mi suggerisce che ho qui una nota dove sono segnati questi aumenti progressivi nella velocità della perforazione; e da questa infatti si vede che ogni anno cresceva. Ed è da notare come le difficoltà, gli incomodi della lavorazione crescono col crescere della profondità, per cui, andando normalmente, la rapidità di perforazione avrebbe dovuto andare diminuendo a misura che cresceva la profondità; invece è avvenuto che la rapidità della perforazione è andata rapidamente crescendo.

Nel 1862, perforazione al lato sud . . .	380 metri
1863	426 »
1864	621 »
1865	765 »
1866	813 »
1867	824 »
1868 (per eccezione)	639 »
1869	828 »
1870	889 »

È vero, vi furono dei perfezionamenti nei perforatori, ma essenzialmente per me vi è stato la maggiore perizia nel personale e la migliore organizzazione di lavoro; e qui non parlo dei manovali essenzialmente, poichè per me il personale che ha un valore infinito sono precisamente i capi operai, e gli ingegneri i quali stavano sul luogo.

Credete voi che tutta questa roba ci sia cascata dalle nuvole così, e che si siano ottenuti questi risultati, chiamati dapprima impossibili, senza fatica, senza altro?

C'è stato il merito grandissimo degli inventori signori Grattoni, Grandis e Sommeiller, c'è stato il merito grandissimo loro di avere perduto, e di tutti quelli che li hanno aiutato. Ci fu ancora l'abilità del loro impianto generale, ma mi ha da concedere la Camera e gli inventori stessi di dire che una parte gran-

dissima del merito è dovuta al personale esecutivo, e me ne appello a tutti coloro che hanno provato a dirigere una grand'opera!

Tutti quelli che hanno una nozione tecnica capiranno che cosa è il formare un personale il quale possa compiere un lavoro nuovo così speciale come questo. Quelli poi che sono stati dentro alla galleria ed hanno veduto le difficoltà di questo lavoro, saranno meco d'accordo in convenire che un personale pratico come ci vuole, non è cosa che s'improvvisi, e allo Stato nostro ha costato assai; e, se tenete conto degli interessi decorsi, vedrete che ha costato dei bei milioni!

Ora, in questo vi è in me un sentimento, non solo come uomo tecnico, non solo come amministratore, ma vi è anche un sentimento vivissimo di orgoglio nazionale.

Ma come? L'Italia ha compiuto un grande traforo, il primo e il solo che mai un popolo abbia fatto di questa natura con un personale capacissimo a nessuno secondo e che non ha uguale. Si sta per fare un altro lavoro della stessa natura, si sta per intraprendere un'opera internazionale, alla quale noi concorriamo per più della metà, ma come? e chi è che dice che non si dovrà prendere il personale che abbiamo pronto e capace per quest'altra opera da fare?

Io non so, non capisco come non sarebbe a biasimare e altamente biasimare quel Ministero che non si fosse preoccupato d'una tal questione! Io sono glorioso di essermene occupato.

Bisogna considerare, o signori, che, appunto per la entità dei sussidi che noi accordiamo a quest'opera, noi ci abbiamo un interesse grandissimo.

Non è tanto sotto questo punto di vista che l'Italia la quale così grandiosamente concorre a quell'opera, ha interesse che vi siano chiamati quei nostri concittadini; ma c'è un vero e grandissimo interesse della nazione sotto un altro punto di vista: e io prego la Camera di considerarlo bene. Dal momento che noi concorreremo in questa opera per una somma cospicua, come è quella che ci siamo addossata, ci preme assai che il lavoro sia fatto al più presto possibile, imperocchè ogni anno di ritardo sarà un anno d'interessi perduto, giacchè, fino a che le opere non sono compiute, non è come le altre strade ferrate, dalle quali traete partito, se non interamente, almeno più o meno a misura che fate dei chilometri; ma qui dei chilometri del traforo non ne fate nulla, fino a che la strada non è aperta al pubblico servizio.

Ora, quando noi abbiamo forze lavoratrici le quali certamente ci garantiscono, che adoperandole a questo lavoro possa ricevere una accelerazione notevole come dimostrano queste cifre; dal momento in cui qualunque ingegnere il quale dovesse fare un personale, dei capi operai, dovrebbe spendere molto tempo nei tentativi, dovrebbe consumare i mesi e forse gli anni prima di avere composto un personale perfettamente esperto

in questa industria; ebbene, io dico, di fronte a queste circostanze era dover nostro di preoccuparci della questione della celerità; e devo dire che, non appena si è detto ai Governi interessati nella questione che noi credevamo che gli Italiani, e specialmente i lavoratori del Moncenisio, dovessero concorrere ai lavori, ed appena si domandò che quel materiale che aveva fatte le sue prove, e prove gloriose, fosse contato nel sussidio che deve dare l'Italia, io debbo dichiarare che quei Governi riconobbero perfettamente ragionevole la nostra domanda, soprattutto nell'interesse della buona riuscita dell'opera.

Io non ho udito le parole dell'onorevole deputato Bertani, e non so se implicassero rimprovero al Ministero; se ciò non è, duolmi di aver fatto un discorso inutile; ma se mai queste parole implicavano un rimprovero, mi sia lecito di fare appello alla Camera...

BERTANI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER LE FINANZE... imperocchè credo che in questa parte la nostra condotta non merita rimprovero, ma deve tornare gradita alla Camera, come certamente lo è al paese: sarebbe stata colpa la nostra, quando, avendo un materiale che ci ha costato molti milioni, non ci fossimo occupati di utilizzarlo il meglio che si poteva; quando, avendo fatto a spese della nazione la perizia di un personale capace, di capi operai, i quali in me destano ammirazione (sarà forse questa colpa della mia natura reverente al lavoro), avessimo negletto di utilizzare il materiale ed il personale, non avessimo fatto concorrere alla grande impresa del Gottardo quel personale, che, nel campo tecnico, costituisce oggi una gloria italiana.

GADDA, *ministro per i lavori pubblici*. Mi permetta la Camera di aggiungere una sola osservazione alle cose dette dal mio onorevole collega.

Noi abbiamo udito ieri dall'onorevole Bonfadini accennarsi come uno degli argomenti più forti che si opponevano alla convenzione stipulata nella Conferenza di Berna, che tutto il lavoro verrà attuato nel territorio svizzero.

Osserverò, a questo proposito, che il pensiero del Governo di far sì che i lucri di questi lavori affluiscano in gran parte ai nostri operai, serve appunto a distruggere in gran parte la forza di quella eccezione.

Ho voluto fare quest'avvertenza perchè mi premeva che fosse ben constatato da qual concetto di interesse generale fosse mosso il Governo nel domandare quell'aggiunta alla convenzione.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha domandato di parlare su questo argomento?

MORDINI, *relatore*. Precisamente.

BERTANI. Io ho chiesto la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parlerà dopo; mi pare più conveniente; così risponderà a tutti.

BERTANI. Va bene.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MORDINI, relatore. Io non intendo di sviare il corso della discussione; e, quand'anche lo volessi, so che il regolamento me l'impedirebbe. Mi preme soltanto di dichiarare che, quando giungerà la mia volta di parlare, ed avrò da rispondere a quella parte del discorso dell'onorevole Bertani la quale si riferisce all'articolo 2 del progetto che fu presentato dalla Commissione, e da essa ritirato, potrò dimostrare quali furono gl'intendimenti ed i propositi della Commissione, nella fiducia che la Camera tutta ne vorrà riconoscere la sincerità, la lealtà e la bontà.

Ora mi preme di protestare contro tutte quelle insinuazioni che, se non ho male inteso, mi sembrano contenersi nelle parole che su questo argomento sono state proferite dall'onorevole Bertani. (*Movimenti a sinistra*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertani per un fatto personale.

BERTANI. Respingo assolutamente la parola *insinuazioni* che l'onorevole Mordini ha voluto applicare a quello che ho detto. Ho parlato chiaro, quello che ho detto è preciso, non lascia luogo ad altre interpretazioni; ed è anzi su quel senso preciso che io desidero avere schiarimenti. Ho detto che il Governo parve così farsi mediatore d'affari privati, e così sta improntato nel chiaro senso delle parole.

E poichè l'onorevole ministro Sella ha fatto un lungo discorso per provare che era suo dovere di così fare e che era glorioso di avere avuto questi pensieri, amo innanzitutto dichiarare che, non soltanto in me, ma in nessuno di noi può essere entrata neppure l'idea che le intenzioni del Gabinetto e della Giunta che ispirarono quella proposta non sieno state oneste ed onestissime; ma ho detto che i mezzi scelti non sono convenienti, inquantochè, ed i signori ministri me lo insegnano, bisogna lasciare alla libera concorrenza tutte le imprese. Nessuno mi vorrà negare che gl'ingegneri che hanno studiato le condizioni del San Gottardo per farvi una grande galleria, avranno anche pensato ai mezzi per traforarla. Essi, quali ingegneri distinti ed economici, avrebbero anche saputo trarre profitto del personale abilissimo del Moncenisio, al quale a me pure piace di rendere la dovuta lode e unirmi agli elogi tributatigli dall'onorevole Sella. E se fu stabilito che l'opera debba compiersi in nove anni, si daranno ogni premura anch'essi di accelerare il compimento della galleria, nell'intento di rendere attivi più presto i capitali, e diminuire così il carico degli interessi.

D'altronde in Svizzera non può mancare il personale per la costruzione delle gallerie; vi potrà forse mancare sul principio un personale per guidare le macchine della perforazione delle gallerie, ma in breve si avrebbero operai così abili come quelli del Cenisio,

i quali del resto la società accoglierebbe, sono certo, di buon grado.

Ma, Dio mio! giacchè si è trovato questo mezzo, che ci è costato tanti danari, e che vi sono gli uomini adatti ad impiegarlo, perchè non avremo noi a sfruttarlo anche per le altre gallerie in Italia? Io sentii dire da persone competenti che la galleria che si sta con tanta pena perforando nella riviera ligure orientale, se si fosse stato in tempo, nè fu per mancanza di previdenza o di volontà che il tempo utile non vi fosse più di applicarvi i mezzi del Cenisio, cioè si sarebbe fatto volontieri, con grande vantaggio per l'acceleramento del traforo.

Voci. No! no!

BERTANI. Ma cosa c'è? Il brevetto sotterraneo d'invenzione in queste cose? Non sono cose oramai entrate nel dominio della scienza e dell'arte? Ma per tutte le gallerie che noi dovremo costruire nelle provincie meridionali attraverso la montagnosa Calabria non potremo forse giovare di quei mezzi lì? Le scuole normali si fanno soltanto per fare dei professori per le stesse scuole, oppure per diffondere le cognizioni ad istruzione delle altre scuole?

E giacchè noi siamo stati così fortunati di creare un manipolo di abili operai, perchè finalmente ora il più si riduce all'operaio, essendo il resto nei disegni e nella possibilità di esecuzione universale, giacchè, dico, abbiamo avuto tanta fortuna di creare un manipolo di operai abilissimi, vorremo noi farne un monopolio per la terra straniera dove non c'è interesse veruno? Dunque cosa sarebbe la stipulazione degli allegati 10 e 11? Sarebbe soltanto l'elogio, il premio che questa stipulazione verrebbe a dare al benemerito personale del Cenisio? Sarebbe un premio ben meritato; ma i premi, signori, si danno da quelli che godono l'opera, non da quelli che dell'opera premiata non possono fruire. E poi, signori, è un regalo che volete fare all'impresa? Ma quest'impresa potrebbe anche risentirsene, e difatti voi vedete nell'allegato secondo « que le Conseil accordera au personnel qui a été employé au percement du Mont-Cenis une part équitable dans le contrat. » Dunque si vede che non le hanno poi accettate a braccia aperte le nostre proposte.

Dico adunque, dopo tutto questo, che le intenzioni le riconosco savie, oneste, ed anche, microscopicamente, pure previdenti per parte del Ministero, ma riconosco nel tempo stesso che questo monopolio di operai poteva servire ottimamente alla nostra Italia, e che gli Svizzeri avrebbero saputo giovare immediatamente e fare in breve tempo creare tanti scolari che potessero bastare per approfittare delle grandiose macchine conosciute.

MINISTRO PER LE FINANZE. Cominciamo ad essere d'accordo sulle intenzioni (*ilarità*), ed allora mi pare che la metà della questione è tolta; resta la questione del mezzo.

Una voce dal centro. Microscopico.

MINISTRO PER LE FINANZE. Se sia poi tanto microscopico, lo vedremo a suo tempo.

L'onorevole Bertani non è soddisfatto dei mezzi che abbiamo adottato. Ma, di grazia, a quali potevamo ricorrere?

BERTANI. È questo che ho dimenticato di dire. Mi sono accorto più tardi.

MINISTRO PER LE FINANZE. Lo dica ora.

BERTANI. Ho dimenticato di dire che l'onorevole Sella, con quell'acume che tutti gli consentono, per bacco! si è ridotto proprio agli ultimi trinceramenti, a trovare un piccolo e personale compenso ai 45 milioni che dà l'Italia.

MINISTRO PER LE FINANZE. Intanto mi pare che non indica altro mezzo, salvo quello del mio acume, il quale confesso che si vuole troppo magnificare.

BERTANI. Ma ella non ebbe la bontà di ascoltarmi ieri.

PRESIDENTE. Continui signor ministro, e non risponda alle interruzioni.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ma insomma è un punto sul quale siamo stati attaccati, mentre confesso che ci aspettavamo degli elogi. Noi credevamo che la Camera, anzi non la Camera, la quale, credo, è di altro parere, ma che gli oratori tutti avrebbero riconosciuto che noi abbiamo, per quanto si poteva, cercato di migliorare le condizioni. Del resto, per dimostrarlo, basterà che io legga un articolo della convenzione parziale che riguarda il Cantone Ticino:

« Nella scelta degl'impiegati che per l'adempimento delle loro funzioni dovranno essere domiciliati nel Cantone, saranno preferiti a merito uguale sia i cittadini del Canton Ticino sia i cittadini svizzeri nello stesso domiciliati, come anche per la esecuzione dei lavori, si darà la preferenza, a capacità uguale, ai cittadini del Cantone od ai cittadini svizzeri nello stesso domiciliati. »

Di modo che mi pare che qui non si è esitato ad applicare, alcuni anni sono, una preferenza. Vedete per conseguenza che gli altri paesi non sono così generosi, e trattano queste questioni, non solo sotto il punto di vista economico, ma anche sotto un altro punto al quale ci tengo molto. Qui mi permetta la Camera una digressione, la quale però, per non inquietare il signor presidente, non durerà nemmeno due minuti.

Io confesso che trovo un bel vantaggio, che molti non vogliono riconoscere (l'onorevole Bertani l'avrebbe detto microscopico), nell'educare la gente del paese a fare le cose sue. In Piemonte io ho veduto che il concetto di procurare di fare degl'ingegneri del luogo i quali andassero a studiare ove occorresse, anche in China se vi fosse bisogno, ho veduto, dico, che quel concetto ha avuto dei risultati molto importanti. Ho veduto altri paesi invece i quali hanno detto: venga

chi vuole, faccia chi vuole la strada ferrata, poco importa; ed ho veduto che c'è un vantaggio grandissimo per chi fa le cose coi mezzi che chiamerò nazionali. Potrete dire che sono idee protezioniste; ma no, io non credo che si debba andare fino alla protezione, intendiamoci; ma credo che educare ed allevare i nostri giovani in modo che abbiano la capacità di eseguire tutto ciò che occorre al nostro paese, sia un dovere essenziale per il Governo. (*Segni d'approvazione*)

Questo concetto, che taluni dicevano microscopico, di piccola mente, è dovuto in Piemonte ad un uomo di cui cito sempre il nome con grandissima riverenza, al Desambrois. Ebbene che cosa si è fatto? Si è presa una serie di giovani di belle speranze che erano alle nostre Università e si sono mandati fuori a fare gli studi.

Fra questi giovani (parlo di quelli addetti alle strade) vedo che vi è chi ha fatto le locomotive che hanno traversati i Giovi colla pendenza del 35 per mille, problema allora dichiarato impossibile a risolversi; vedo che le locomotive del Rua e del Sommeiller furono costruite da Stephenson; ed anzi questi dichiarò che egli non prendeva nessun impegno, che era un problema così arduo che egli non si arrischiava a garantirne l'esito.

Vedo che sono venuti fuori quelli che hanno fatto il traforo del Cenisio; vedo in sostanza che non è senza importanza il tenere aperte queste scuole *vive* che valgono molto più delle Università. Quindi per me confesso, come antico professore di matematiche ed avendo avuto a che fare con i giovani ingegneri... (*Interruzione del deputato Bertani*)

Oh! signori, se non si faceva così come si doveva fare? Se non si fosse fatto come si fece, credo che nulla si sarebbe ottenuto.

Per conseguenza ritengo che in questa questione non c'era da operare altro che quel che si è operato, intendersi cioè col Governo svizzero affinché facesse una parte agli Italiani, specialmente a quel personale tecnico del Moncenisio che ha data così splendida prova di sé.

Io quindi credo che in questa parte non meritiamo nessuna taccia; anzi ho fiducia che la Camera debba essere contenta dell'opera nostra. (*Bene!*)

ZANARDELLI. Davvero, o signori, che io mi trovai fino a ieri esitante se dovessi prendere la parola in questa discussione, oppure se non dovessi considerare opera vana lo spendere e sperdere il fiato in una questione così grave, la quale da cinque lustri è oggetto delle meditazioni dei nostri più insigni economisti ed uomini di Stato, discutendola qui quasi *pro forma* e sotto l'incubo perpetuo della questione di Gabinetto, sempre presente e sempre rinnovata; della questione di Gabinetto, mediante la quale soltanto si può formare nella Camera *per un momento* il numero legale. (*Si ride*)

Io fui quindi per imitare l'esempio dell'onorevole Depretis, il quale, al pari di me e più di me convintissimo e tenacissimo avversario di questo progetto di legge, dichiarò che, dopo avere l'anno scorso protestato contro questo metodo di portare le più importanti convenzioni alla Camera in fretta ed in furia all'ultima ora, dopo di avere protestato insieme coll'onorevole Valerio perfino colle proprie dimissioni, credeva che ormai, ripetendosi peggiorato un simile esempio, nient'altro gli restasse a fare di dignitoso fuorchè di andarsene.

Nondimeno, in fin dei conti, io non volli adottare nemmeno questa specie di tacita acquiescenza ad un progetto di legge, che per me considero, nel mio umile giudizio, un vero dilleggio ai bisogni ed agli interessi italiani, e faccio pertanto quello che io reputo mio dovere, avvenga che può; anche senza essere d'Utica, si può egualmente sentire che vi sono delle cause vinte le quali sorridono ed appassionano più che non le cause vittoriose.

Io, senza appartenere all'antica coorte dei propugnatori dello Spluga, fra le cui file l'onorevole Bonfadini rivendicò ieri nobilmente il suo posto; coorte, la quale, con un coraggio degno non già di miglior cause, ma certamente di miglior sorte, difese fino ad ora la propria bandiera, io, allorchè, per dovere di deputato e di commissario, esaminai questa convenzione, mi formai il fermo convincimento che, se tutti i deputati vi mettessero un po' d'attenzione, ciascuno dichiarerebbe la convenzione medesima assolutamente inaccettabile. Ed oggi ancora io tale la credo per un doppio ordine di idee: la credo inaccettabile come convenzione in se stessa; la credo inaccettabile per la linea a cui essa si riferisce.

Sotto il primo punto di vista io dichiaro che, se fossi anche fervido gottardista, respingerei la convenzione per gli oneri sproporzionati ed eccessivi che essa ci addossa, e perchè essa non salva nemmeno la dignità di contraente dello Stato italiano. Sotto il secondo punto di vista dichiaro che, se anche la convenzione fosse altrettanto ottima quanto essa è pessima, io non la voterei egualmente, perchè credo che vi sia un'altra linea, la quale provvede di gran lunga più vantaggiosamente agli interessi italiani.

Ho detto in primo luogo che, se fossi anche fervido gottardista, respingerei la legge, avuto riguardo alla Convenzione mediante la quale si vorrebbe eseguire quel valico alpino. E a tale riguardo voi vedete infatti che il più ardente di tutti i gottardisti, cioè l'onorevole Bertani, il quale l'anno scorso fece un così vivo apostolato a favore di questa linea, dopo avere esaminato la Convenzione, è ora altrettanto tenace a respingerla.

Vediamo infatti, per giudicare la Convenzione, di quali linee si componga a termini della medesima la rete del Gottardo. È bene che la Camera l'abbia bene

presente. La rete del San Gottardo, secondo la Convenzione, si compone delle seguenti linee:

Lucerna-Kussnacht-Immensee-Goldau;
Zoug-St-Adrien-Goldau;
Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzona;
Bellinzona-Lugano-Chiasso;
Bellinzona-Magadino-Frontiera italiana verso Luino;
Diramazione su Locarno.

Avrei capito, come diceva ieri l'onorevole Bonfadini, che si fosse fatto un consorzio per costruire la linea alpina. Ma io anzi voglio concedere ancora di più di quello che concedeva l'onorevole Bonfadini. Io, aggiungerò, avrei capito anche che si fosse fatto un consorzio internazionale per fare le linee alpine e le linee subalpine insieme attinenti alla linea internazionale del Gottardo, e, cioè, le linee subalpine tanto italiane che svizzere.

Ora, quali sono queste linee subalpine attinenti alla rete internazionale del San Gottardo?

Per determinarlo piglio gli stessi lavori della Commissione del 1865, cui apparteneva l'onorevole Correnti, nostro negoziatore a Berna.

Le linee subalpine del San Gottardo sono le seguenti, secondo la Commissione del 1865: quelle da Fluelen a Goldau, da Goldau a Zug, da Goldau a Lucerna, da Mortara a Gallarate oltre alle opere suppletive da Gallarate a Varese, da Varese a Cittiglio, da Cittiglio a Pino, da Pino a Bellinzona.

Or bene, nella convenzione, di queste linee subalpine, quelle che trovansi in Italia sono escluse dal consorzio internazionale; per modo che conviene che l'Italia se le faccia interamente da sè, e così avremo altri 20 milioni da aggiungere ai 45 che noi siamo chiamati a votare. Imperocchè i miei onorevoli colleghi devono tenere bene a mente che, votando la presente convenzione, si votano materialmente 45 milioni, ma si votano virtualmente 65 milioni, perchè abbiamo l'obbligo e la necessità di costruire la linea subalpina italiana che è fuori del concorso internazionale, e che è quella che ho nominata testè e che corre da Mortara a Gallarate, da Varese a Cittiglio e da Cittiglio a Pino.

Ma avvi assai di più ed assai peggio. Mentre a termini della convenzione di Berna fra le linee italiane restano fuori dal consorzio anche le linee subalpine dichiarate attinenti alla rete internazionale, invece fra le linee svizzere ne entrano nel consorzio di quelle che non sono mai state considerate come linee subalpine attinenti alla rete internazionale in qualsiasi progetto delle nostre Commissioni. Così, chi aveva mai considerato come una linea subalpina afferente al San Gottardo o quella da Locarno a Contone, oppure quella costosissima del monte Ceneri? Non avevano tutte le Commissioni che hanno studiata la materia dichiarato che anche quest'ultima è una linea assolutamente inutile alla rete internazionale del Gottardo, è una linea la quale non ha che un interesse esclusivamente locale?

Questo dichiarò la Commissione del 1861, questo dichiarò la Commissione tecnica italiana del 1865, questo dichiarò la Sotto-Commissione di cui fu relatore il cavaliere Rombaux; tutte insomma dichiararono che questa linea del monte Ceneri, che l'onorevole mio amico il relatore della Commissione magnificò dicendo che essa abbrevia la via di 25 chilometri, allunga invece la via, perchè i 25 chilometri sono di gran lunga fatti sparire dalle pendenze e dal maggior prezzo delle tariffe; e perciò, ripeto, questa linea del monte Ceneri fu da tutte le Commissioni dichiarata esclusivamente locale ed inutile alla linea internazionale.

Ebbene, questa linea locale del Canton Ticino, che costa ventun milioni, fu nella convenzione fatta entrare nel consorzio internazionale, mentre, come dissi, ne sono escluse le linee subalpine italiane considerate come facenti parte della necessaria rete del San Gottardo. In siffatta guisa per andare a Bellinzona nel Canton Ticino vi sarebbero a carico del consorzio tre ferrovie: quella da Locarno a Bellinzona, quella da Pino a Bellinzona e quella da Chiasso a Bellinzona; la quale moltiplicazione di linee è tale spreco di danaro all'estero che, anche al tempo della Commissione del 1861, quando noi ci credevamo tanto più ricchi, che ci credevamo anzi in un invidiabile eldorado, esso era stato dichiarato insostenibile per le finanze italiane; e noi, ora che ci troviamo nelle condizioni finanziarie che la Camera conosce, entriamo invece nella spesa di tutte queste ferrovie a favore del Canton Ticino, senza che esse, per dichiarazione delle predette nostre Commissioni, siano utili per nulla alla rete internazionale del San Gottardo.

Vedete se queste condizioni siano accettabili senza un dileggio per i nostri contribuenti.

Ha dunque pienamente ragione l'onorevole mio amico Bertani, quando egli dice che gli Svizzeri furono molto accorti, e molto tenaci per condurci a simili risultamenti; e questo complimento agli Svizzeri lo fece anche l'anno passato il ministro Grammont alla tribuna francese, in quel suo discorso citato dall'onorevole mio amico Mordini nella sua relazione, poichè ivi disse il Grammont, che la Svizzera ha mostrata una rara abilità nell'attirare in tanta copia sul proprio suolo e per fare le proprie ferrovie i capitali dei propri vicini.

Ma veniamo al contributo fra gli Stati consorti.

Come è noto, l'Italia paga 45 milioni, anzi 65 essenzialmente e virtualmente per quelle ragioni che vi ho detto sin qui; l'Italia dunque pagherebbe 65 milioni per la rete del Gottardo, e la Svizzera ne pagherebbe venti, la Prussia ne pagherebbe pure venti.

Ma perchè all'Italia deve essere assegnata una somma tanto maggiore di quella della Germania? Ma il grande impero germanico, che ora piglia tanti miliardi di indennità da essere perfino imbarazzato sul modo con cui erogarli, il grande impero germanico deve pa-

gare meno di un terzo di quello che paghiamo noi, cioè 20 milioni mentre noi ne paghiamo 65?

Non mi diffonderò su questa circostanza, perchè l'onorevole Bertani ha già dimostrato quanto siano più numerose e più estese le ferrovie germaniche che convergono al Gottardo, quanto sia del pari più numerosa la popolazione tedesca al cui servizio provvederebbe quel valico alpino in confronto delle ferrovie e della popolazione italiana.

Ma non voglio intralasciare un'altra osservazione.

Questo impero germanico si è recentemente accresciuto di due ricchissime e industriosissime provincie le quali fruiranno più che tutte della linea alpina. Quest'impero germanico ha inoltre acquistato per la somma di circa 325 milioni, se non erro, le ferrovie di quelle provincie, le quali avranno un beneficio dalla linea del Gottardo. Ora io domando: ha fatto nulla il Governo perchè, mutate le condizioni del consorzio, mutate le proporzioni degli interessi tra i vari consoci, siano anche mutate per conseguenza le quote sociali? Se il Governo non ha fatto nulla nemmeno da questo punto di vista, mi pare che la Camera dovrebbe dire al Governo medesimo che lo faccia, perchè è codesta una domanda così naturale e così giusta che la Prussia nella sua equità e ragionevolezza non potrebbe certo non accettare.

E la Svizzera, a cui nella sua parte centrale si fa tutta la rete interna, non dovrà spendere che 20 milioni, mentre costa di più quella sola linea del monte Ceneri, la quale vedemmo che a norma dei lavori da me citati delle nostre Commissioni, non entra per nulla nella vera linea internazionale?

Dei 263 chilometri contemplati nella convenzione, 94 soltanto, quelli da Biasca a Fluelen, costituiscono il vero tronco alpino. Oltre questa linea alpina, la Svizzera si fa anche tutti gli altri non spendendo che 20 milioni.

Qui è proprio il caso di ripetere a riguardo dell'Italia:

O gran bontà de' cavalieri antichi;

e che cosa devono dire della bonomia italiana quei bravi Svizzeri di cui tesseva ieri l'elogio l'onorevole mio amico Bertani? (Bene! a sinistra)

E l'onorevole relatore non ostante ci dice *sul serio* che la Svizzera trova oneroso per essa questo stato di cose. Prima di tutto gli Svizzeri quando trovano così dabbene e così credulo il Governo italiano, oramai ne possono dire e ne possono dare ad intendere di tutti i colori.

Ma comunque io credo di poter rammentare a me stesso ed al mio amico l'onorevole relatore della Commissione che in Svizzera quelli che fecero una tale opposizione furono i rappresentanti dei Cantoni orientali che naturalmente desiderano il Lucomagno o lo Spluga,

e i rappresentanti dei Cantoni occidentali i quali vagheggiano il Sempione.

Il Ministero e la Commissione non potevano non vedere questo ovvio obbietto della sproporzionalità della spesa, e quindi ci vennero a dire che il valico alpino arreca all'Italia maggiori vantaggi perchè l'Italia ha i porti.

Ma se l'Italia ha i porti, essa non ha nemmeno da lungi i centri industriali della Svizzera e della Germania che abbisognano di uno sfogo e nelle terre e nei porti italiani; onde l'Italia quanto a' vantaggi ne ha de' ben minori che non ottengono tutti quegli emporii germanici ed elveticici i quali, per usare la frase del Cattaneo, sono per un lungo tratto di territorio *una superba ordinanza* di opifici manifatturieri.

In conclusione, per vie in gran parte affatto locali di esteri paesi, noi che non abbiamo quasi più nè un'economia da fare nè una tassa da imporre, noi che abbiamo, pochi giorni or sono, aggravata la mano sul pane e sulla luce del povero, noi che abbiamo bisogno di tante ferrovie e nell'Italia settentrionale e nell'Italia centrale, che abbiamo il mezzodì il quale si lagna continuamente di non avere nè ferrovie nè strade ordinarie, noi andiamo a ridurre quasia ferrovie le strade comunali della Svizzera, che pure ha finanze in istato tanto migliore delle nostre; e poi quando diciamo che in questa condizione di cose noi non siamo disposti di fare il vantaggio e il comodo altrui, l'onorevole relatore ci dice bellamente che queste le sono idee codine degne di essere rimandate ai secoli passati. (*Risa ed approvazione a sinistra*)

Nè ci si venga a dire, come fu accennato nella relazione, che questo danaro già lo pagherà la Francia, in rimborso del traforo del Cenisio; e che in parte, come accennava testè l'onorevole Sella, lo pagheranno le provincie, i comuni, e la società dell'Alta Italia; imperocchè davvero io non saprei che differenza fare tra il danaro che ci venga dall'imposta o dalla vendita dei beni ecclesiastici o che so io, e il danaro che ci viene dalla Francia per rimborso di spese a suo carico. Riguardo alle somme votate da provincie comuni è trito e vecchio l'adagio che finalmente esse escono sempre dalle tasche dei contribuenti italiani; ed anche il danaro della società dell'Alta Italia potrebbe essere rivolto a favore delle ferrovie italiane di cui si ha bisogno.

Ma l'onorevole relatore non si preoccupa di tutto ciò, anzi in questa spesa di 65 milioni a carico dell'Italia, esso trova che la finanza nostra avrà un sollievo. E perchè dice che avrà un sollievo? Poichè, egli dice, concorrendo quella linea che verrà dal Gottardo ad alimentare le ferrovie che trovansi in Italia, ne avrà sollievo la finanza mediante la diminuzione delle sovvenzioni chilometriche dovute dallo Stato.

Io prego l'onorevole relatore a non condurci così facilmente *sui floridi sentier della speranza* (*ilarità*),

perchè sarebbe troppo facile dimostrargli a che cosa si può ridurre a conti fatti questo guadagno.

Ma è facile darne in via generale ed evidente una irrefragabile riprova. Quanto non dovrebbero in tal caso guadagnare più delle nostre le linee germaniche, come sono la ferrovia renana e quella di Berg e della Marchel Ebbene, basta leggere gli allegati annessi alla convenzione, per vedere che la Prussia vorrebbe addossare a queste due ferrovie la somma di due milioni, e che le relative amministrazioni delle ferrovie medesime non hanno ancora voluto saperne.

Del resto poi, in Italia ammetterà l'onorevole relatore che le linee le quali al caso fruiranno maggiormente del valico alpino saranno quelle per cui in vista del reddito elevato non occorrono sovvenzioni come specialmente la ferrovia di Genova.

Ma con questa parte relativa alla sproporzionalità del contributo non sono punto finite le dolenti note per ciò che concerne l'attuale convenzione, mentre per me, sotto ben altri riguardi ancora, questa convenzione è, peggio che dannosa, indecorosa per noi. L'Italia, come vedemmo, ha il maggiore concorso di spesa, e non ha invece, riguardo agli interessi del consorzio, alcuna voce in capitolo. E una vera *società leonina* quella che la convenzione è venuta organizzando; l'Italia ha soltanto degli obblighi e non ha alcun diritto, per cui, se fosse un contratto di società da regolarsi colle norme del diritto privato, l'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici, il quale è sì valente giureconsulto, troverebbe modo di farlo dichiarare nullo sotto duplice titolo, sotto titolo di lesione enorme e sotto titolo di società leonina. (*ilarità*) Invero, a termini della convenzione di Berna, quali sono i diritti dell'Italia, che è quella che paga di più? Pigliamo la convenzione: *l'Italia sarà informata; l'Italia potrà andare a vedere i lavori*. Del resto, ecco letteralmente che cosa porta il contratto. Non faccio che leggere: « Il Governo svizzero è esclusivamente chiamato a pronunziare su tutte le questioni, ed esso non mancherà di tener conto, *per quanto è possibile*, delle osservazioni e dei voti dell'uno e dell'altro degli Stati sovventori. »

Guardate invece i Cantoni svizzeri. I Cantoni svizzeri, a termini del protocollo, allegato numero 5 della Convenzione, in proporzione del loro contributo si sono assicurati una rappresentanza nella società, quindi hanno il modo di far valere, in proporzione del loro contributo, le proprie ragioni. Ed invero è una cosa elementare, che in ogni società, la voce e l'influenza deve essere in proporzione del contributo. Invece a noi non è data alcuna rappresentanza, alcun voto nel consorzio. Per noi che cosa stabilisce l'articolo 19 della Convenzione? « I sussidi saranno messi a disposizione del Consiglio federale, che li farà giungere con quelli della Svizzera alla compagnia, con cui il Consiglio federale s'intenderà per la costruzione e l'esercizio. »

E noi non avremmo nulla a vedere, dovremmo fidare nel Consiglio federale, noi dovremmo abdicare in esso,

E lasciar correr e fidare in voi
Come se il fatto non toccasse a noi.

E questa pare all'onorevole relatore una cosa stupenda, unica al mondo, come egli dice nella relazione. Unica al mondo, io pienamente lo concedo, ma che sia soddisfacente è quello invece in cui non so quanti potranno consentire con lui.

Almeno il Consiglio federale, che piglia i nostri milioni, ci guarentisse qualche cosa, ma non ci guarentisce nulla; anzi, quanto a garanzie, se ne lava completamente le mani. Ecco diffatti che cosa si legge a tale riguardo:

« La costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo è l'affaire di una società di azionisti, che si costituirà a questo scopo. » Non è l'affare nè suo nè di noi, che paghiamo il più; è l'affare di questa società d'azionisti, che non è ancora formata!

Del resto il Consiglio federale non garantisce nè che la strada si faccia, nè che la società si formi, nè che questa società non fallisca: insomma, non garantisce nulla. Si farà dare una cauzione: ecco tutto. Ed è detto che questa cauzione sarà sufficiente; ma chi sarà il giudice se la cauzione sia sufficiente? Mi pare che dovremmo essere anche noi i giudici, noi che siamo i principali compartecipi. No; sola giudice è la Svizzera, la quale è quella che è meno interessata al compimento della strada; poichè per essa, quando si facciamo quei tali tronchi interni che a termini della Convenzione si devono costruire entro tre anni, essa può considerarsi bastantemente contenta. Ed anche ciò l'onorevole mio amico Mordini trova la cosa più naturale del mondo.

Comunque, certo è che l'onorevole Mordini, il quale si trovava di fronte ad una tale Convenzione, e che aveva quindi da superare difficoltà di questo genere, fu abilissimo incontrastabilmente, e non ci voleva meno della sua profonda accortezza per isfuggirvi: mancandogli sotto mano tutti gli argomenti possibili per giustificare la Convenzione, vi supplì con una splendida magniloquenza; egli venne temprando pindarici diti-rambi sulla elvetica neutralità, e ci mise innanzi persino come garanzia del contratto una *garanzia politica*. Abbiamo dunque, relativamente a questo contratto di costruzione di una ferrovia, una garanzia politica. Ma cosa significa questa garanzia politica? Io confesso che non sono arrivato a capirlo; aspetterò che l'onorevole relatore me lo voglia spiegare. Garanzia politica! Ma è un trattato d'alleanza offensiva e difensiva che si tratta di fare? Quale sanzione di una garanzia politica non veggo altro che l'*ultima ratio* del *casus belli*.

Ora, se le spese per la costruzione della strada supereranno i preventivi degli ingegneri, se la società non

avrà più danari in cassa, il Governo federale intimerà la guerra alla società, si spianeranno forse i fucili ed i cannoni contro questa povera società in adempimento di questa garanzia politica? Insomma lasciamo codeste vaporose regioni e parliamo il linguaggio degli affari: qual è la garanzia che ci dà il Consiglio federale svizzero? Il Consiglio federale prende forse a cottimo questa strada? Guarentisce forse in qualche modo la costruzione della medesima? Ci assicura che basti la somma stabilita? No; non fa che il cassiere, riceve il nostro denaro e non ha alcuna responsabilità. Traducete la cosa nel linguaggio volgare degli affari, e vedrete che il Governo federale non ha obbligo di qualsiasi sorta, e sfido chiunque a trovarne uno solo. Ora, quale prova abbiamo che basteranno gli 85 milioni?

L'ammontare di questa somma di sussidio a fondo perduto è stabilito sul dato che la strada costi 187 milioni; che renda 48,000 lire di prodotto lordo chilometrico, 24,000 di prodotto netto; che le obbligazioni si emettano al 5 per cento; che la costruzione della grande galleria si compia in nove anni. Ma se la strada costasse più di 187 milioni, se il reddito chilometrico lordo fosse minore di 48,000 lire? Se il reddito netto fosse minore di 24,000? Se s'impiegassero più di nove anni a costruire la galleria in modo che per gli interessi dovessero prelevarsi somme maggiori sul capitale? Evidentemente allora gli 85 milioni non basterebbero.

Ora non è punto provato che i dati preindicati siano giusti, ed aggiungo anzi che tutto porta a credere il contrario. Diffatti il Paleocapa, il quale credo sia una autorità discretamente competente, ha, per la rete del San Gottardo (ma per una rete minore, perchè non comprendeva anche le ferrovie svizzere locali) calcolato una somma maggiore di quella che fu ritenuta nella convenzione di Berna; poi il prodotto lordo, invece di 48 mila lire, egli lo calcola 30,000; per cui tutto preso, con calcoli minutissimi, un uomo così competente come il Paleocapa venne alla conclusione che per la rete occorre un sussidio, non di 85 milioni, ma di 143 milioni. (*Movimenti nel banco dei ministri*)

Non crede l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica a questi dati?

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Sono un po' vecchi.

ZANARDELLI. Sì? Ebbene, vediamo qualche cosa di nuovo. (*Si ride*) Crede il signor ministro alla competenza della Commissione governativa del 1865, della quale egli faceva parte? Ebbene, quale è il preventivo di quella Commissione?

Secondo la Commissione governativa del 1865, la grande galleria costa 68 milioni e qui viene valutata 60 milioni. Il tronco da Bellinzona a Briännen, senza la grande galleria, è valutato 69 milioni, e qui 66, per cui abbiamo altri tre milioni di differenza, e, in complesso, la rete, anche senza la linea costosissima del

monte Ceneri, anche senza la diramazione di Locarno, ed aggiuntavi solo la linea subalpina italiana, che, come dissi, vi si comprendeva, ma che costa assai meno delle linee sostituite, porta 190 milioni in una tabella e 184 in un'altra. Dunque non possono ammettersi, secondo i dati i più attendibili che noi abbiamo, i quali escludono quelli *ad usum Delphini* della Commissione di Berna, non possono ammettersi le basi del costo della ferrovia.

Lo stesso dicasi quanto alla rendita di 48,000 lire di prodotto lordo, e di 24,000 di prodotto netto, per una rete che ha tante diramazioni locali, com'è la presente, e la cui stessa linea principale passa lungo 100 chilometri per paesi affatto inospiti, e per valli esclusivamente abitate da pastori, dove il movimento locale è quasi nullo, e l'esercizio necessariamente difficile e costoso.

La Commissione italiana diffatti, cui apparteneva l'onorevole ministro della pubblica istruzione, non calcola già a 48,000 lire il reddito lordo, ma fa una distinzione fra la linea alpina e le linee subalpine, calcola per le une 40,000 lire, e per le altre 25,000, ma 48,000 per nessuna. Dunque i dati medesimi della nostra *ultima* Commissione urtano completamente coi dati della convenzione di Berna. Tutto adunque porta a credere che la spesa preventivata non basterà, che converrà fare, come diceva l'onorevole Bonfadini, degli ulteriori sacrifici. Che ciò possa non tornare grave alla Germania, la quale dà così poco, e che, se anche dovesse dopo dare delle altre somme, dovrebbe però somministrarle in proporzione della sua piccola quota e così verrebbe sempre in complesso a dare meno di quanto proporzionalmente le spetta, ciò si capisce. Che non debba importare ai Cantoni svizzeri per le stesse ragioni, e perchè essi in ogni modo fra tre anni avrebbero compiuta la loro rete interna, questo pure si capisce; ma noi che siamo quelli che spendiamo di più, noi che siamo quelli, rispetto ai quali, se questa linea non si compie tutta, sarà lo stesso come non si abbia nulla, noi esporci quasi certamente, secondo i calcoli delle nostre stesse Commissioni, a spendere dopo i 65 milioni d'adesso altri milioni, e chi sa quanti, è tal cosa cui credo che il Parlamento italiano non si possa sobbarcare. Conseguenza di questa approvazione sarebbe che noi, i quali ben sappiamo quanti pensieri e quanti sacrifici ci abbiano dato le ferrovie romane, verremmo in seguito ad avere anche *le Romane all'estero*. E ciò perchè certo, se non bastasse il già speso, per non perdere anche quello, avremmo la necessità di nuove sovvenzioni.

E tutto ciò poi sarebbe tanto più calamitoso, inquantochè noi non abbiamo alcun diritto di controllo, alcuna ingerenza; noi non siamo che un *caput mortuum*, una testa di legno, una macchina a pagare. Almeno si fosse stabilita una società internazionale mista!

E così infatti se non altro aveva stabilito il povero Jacini nell'analogo progetto di legge che egli presentava alla Camera il 21 febbraio 1866; poichè l'articolo 4 di quel progetto di legge aveva stabilito che « nella Commissione internazionale, che verrebbe costituita per invigilare sull'andamento tecnico ed economico della impresa, i delegati del Governo italiano rappresenterebbero l'interesse di tutte le parti contraenti in Italia, in proporzione della entità del concorso dalle medesime prestato. »

Invece attualmente anche di questo concorso nella rappresentanza sociale si è fatto buon mercato, e l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, trova che nonostante la cosa va come nel migliore dei mondi possibili.

Però così non l'aveva pensata il Comitato privato, poichè il Comitato privato aveva fatto vivissime raccomandazioni alla Commissione, affinchè avesse da migliorare la convenzione per quanto riguardava le cautele, tanto per l'esecuzione delle opere, che per la rappresentanza degli interessi italiani; e mi ricordo che quasi tutti i deputati che presero la parola furono concordi a tale riguardo; fra gli altri l'onorevole Depretis, l'onorevole Massa, l'onorevole Breda, l'onorevole Sineo e l'onorevole Ronchetti, che mi dispiace non sieno adesso presenti, presero la parola in questo senso. La maggioranza della Commissione invece non volle tenerne conto, come non volle tenere conto nemmeno di quello che essa medesima, nella persona almeno di uno dei suoi membri, riteneva in altri tempi indispensabile.

E invero l'onorevole mio collega della Commissione, Grattoni, nella sua relazione su questo argomento ebbe a scrivere le seguenti assennatissime parole di cui credo opportuno dar lettura alla Camera:

« Qualunque sia per essere la scelta del passo, il sottoscritto deve aggiungere che a facilitazione del medesimo il Governo federale dovrebbe impegnarsi:

« a) A mantenere l'ordine nei cantieri;

« b) A facilitare le espropriazioni dei terreni, e più principalmente le espropriazioni delle selve le quali sono quasi interamente di proprietà del patriziato, almeno nel versante del Cantone Ticino;

« c) A concedere l'esenzione dei diritti doganali di tutti gli oggetti inservienti ai lavori, agli operai ed al personale addetti ai lavori;

« d) A concedere l'impianto di una linea telegrafica fra i due imbocchi ed a concedere la franchigia postale e telegrafica con le altre stazioni svizzere di posta e telegrafi; e finalmente a permettere l'introduzione della polvere forestiera, quando non si trovasse conveniente e vantaggioso l'uso della polvere federale, la quale per altro il Governo svizzero dovrebbe concedere ad un prezzo determinato. »

Ma di tutte queste cautele che l'ingegnere, il consulente ravvisava indispensabili, il commissario non si

tenne più memore, e la maggioranza della Commissione diede senz'altro il *placet* e l'*exequatur* a questa magnifica convenzione.

Dopo tutto quello che ho esposto, trovatemi, io dico, un privato qualunque che contratti a queste condizioni, ed io vi dichiaro che sarei quasi disposto ad approvare il vostro progetto di legge. Ma no, devo aggiungere che nemmeno in questo caso non lo potrei approvare per un altro ordine di idee, perchè, cioè, come vi diceva da principio, secondo me, avvi un'altra linea la quale credo che meriterebbe la preferenza nell'evidente interesse italiano.

(L'oratore si riposa. Segue una pausa di 10 minuti.)

Signori, l'onorevole relatore della Commissione, come già vi accennai, vi diceva che non importa nulla che si abbia da spendere tutto questo nostro danaro in Svizzera quando giova già anche a noi, e che « il lasciarci rimpiangere, » sono le sue parole, « questo danaro perchè speso in Svizzera, è un'idea da rimandare ai secoli passati. »

Ciò passerebbe ancora se non avessimo un'altra linea che, a detta, non mia, ma dei gottardisti medesimi, serve pressochè ugualmente ai bisogni del commercio italiano, e nel medesimo tempo fa sì che quasi tutto il danaro che occorre per essa si spenda in casa nostra, per provvedere ai nostri bisogni, che insomma la ferrovia si faccia quasi per intero sul territorio italiano.

Ora, quando di queste due linee, che sotto gli altri aspetti si equivalgono, l'una fa sì che si serva il paese, e si concorra a completare la rete italiana, e l'altra fa sì che si spenda il danaro all'estero, io dico che è una idea da secoli passati, ma da gran tempo passati, quella che si debba appigliarsi alla prima; bisogna risalire veramente alla preadamitica ingenuità.

Io non discuterò qui minutamente quale delle due linee, il Gottardo o lo Spluga, sia commercialmente più utile.

Io sono convinto, e profondamente convinto che è più utile lo Spluga; ma non entrerò qui in una minuta dimostrazione con tutti i singoli particolari, coi quadri delle distanze reali e virtuali alla mano, chè a questi lumi di luna non sarebbe certamente il caso. Solo mi basterà accennare che, se il conte di Cavour, come ebbe ad accennare nella sua relazione l'onorevole mio amico Mordini onde farsi forte della sua autorità, ebbe a considerare quale obiettivo del commercio italiano Basilea, il Paleocapa, che riguardo alla competenza in siffatta questione io credo di un'autorità non certamente minore di quella del conte Cavour, il Paleocapa, io diceva, ha sempre considerato come obiettivo il lago di Costanza.

Ed il Jacini, che pur è *il testo di lingua* dell'onorevole relatore della Commissione (*Ilarità*), e che è quello a cui in tutto e per tutto si è riferito, e lo ha trasfuso a far parte integrante della sua relazione, il Jacini considerò come obiettivo del commercio italiano, non

già Basilea, ma Sciaffusa. E molti altri considerano come obiettivo del commercio italiano Singen, che è il punto di congiunzione delle grandi ferrovie germaniche, d'onde si dipartono le grandi arterie che conducono ai centri manifatturieri tedeschi; Singen che, a detta di tutti, è incontrastabilmente nella zona dello Spluga e non del Gottardo.

Ci si dissè del resto dall'onorevole preopinante che il lago di Costanza è *un grande ostacolo*. Ma se esso è un grande ostacolo com'è che tutte le grandi ferrovie transalpine mettono capo al lago di Costanza? Imperocchè ognuno sa che appunto le ferrovie svizzere, badesi, würtemberghesi, bavaresi mettono capo a questo lago, ove attualmente si costruisce anzi una ferrovia di circuito da Friedrichshafen a Lindau, Bregenz, Romanshorn, Costanza.

Accennerò pure che mi pare molto strano che l'onorevole relatore della Commissione si faccia a dire, a sostegno del proprio assunto, che il Gottardo è più favorevole dello Spluga agli interessi di Venezia.

Io credo che i Veneziani abbiano ad essere giudici assai più competenti dei propri interessi che non l'onorevole relatore della Commissione.

Ora, il Consiglio provinciale di Venezia, richiesto dal Governo di concorrere pel Gottardo, non solo si rifiutò perchè dichiarò di ritenere più favorevole lo Spluga, ma mandò un caloroso appello ai Consigli provinciali delle città consorelle, il quale mi ricordo che fu ricevuto telegraficamente anche dal Consiglio provinciale di Brescia, mandò, diceva, un caloroso appello ai Consigli provinciali delle città consorelle perchè dichiarassero di concorrere per lo Spluga ma non per il San Gottardo.

Qui del resto si trovano gli onorevoli Maurogònato, Bembo ed altri rappresentanti di quella città e provincia, la cui opinione in questo argomento circa agli interessi del proprio paese non è certo conforme a quella dell'onorevole relatore.

Ma lasciamo tutto questo, lasciamo anche, se volete, l'opinione di noi poveri ed illusi splughisti, come ci considera l'onorevole relatore della Commissione, pigliamo persino l'opinione di quelli che nella Commissione italiana del 1865 si pronunciarono più ardentemente per il San Gottardo, come furono gli onorevoli Devincenzi, Casaretto, Maestri, Correnti, Castagnola; ebbene tutti questi commissari ebbero a dire che commercialmente, per i bisogni del commercio italiano, tra lo Spluga ed il San Gottardo c'è ben poca differenza, se non è anche migliore lo Spluga, che il Negri chiamò sì favorevole al commercio dei nostri olii e dei nostri vini.

Io potrei leggere letteralmente l'opinione di ciascuno di loro, ma *à tout seigneur tout honneur*: leggerò quello che ebbe a dire l'onorevole Correnti, non nel 1861, ma nel 1865 dopo quella sua conversione di cui ci ha parlato nella seduta di ieri.

Ecco ciò che egli disse secondo che risulta dai verbali della Commissione :

« *Se egli dovesse soltanto prendere in considerazione gli interessi italiani* il suo voto sarebbe per lo Spluga ; ma quando egli riflette che l'impresa della ferrovia alpina è un'impresa assolutamente consorziale e che perciò conviene aver riguardo anche all'opinione generale europea ed agli interessi degli altri paesi che devono concorrere all'impresa, egli *per questo solo motivo* è condotto a preferire il San Gottardo allo Spluga. »

Ma perchè adunque, mi dimanderete, questi onorevoli commissari che avevano una tale opinione, votarono invece per il San Gottardo ?

Ciò che trascinò il loro voto fu la circostanza dei sussidi svizzeri che speravano per il San Gottardo e non per lo Spluga ; fu soprattutto l'essersi fatto credere dal Ministero alla Commissione governativa che la Svizzera non avrebbe mai permesso che si facesse la ferrovia dello Spluga.

Anche qui citerò le parole dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

« Egli è ben vero, egli dice, che dal canto suo lo Spluga presenta il notevole vantaggio di avere un versante sul territorio italiano, ma questa circostanza appunto rende quasi impossibile che la Svizzera ne permetta l'esecuzione. Questa considerazione basta a distruggere la naturale propensione dell'animo mio per questo passaggio. »

Ed il Maestro del pari che votò per lo Spluga dice :

« Di certo al commercio può pure servire la linea dello Spluga, ma, dandole la preferenza, non si tien conto delle opposizioni vivissime da parte del Governo svizzero a quel traforo alpino. »

E l'onorevole mio amico il deputato Casaretto « fa osservare che il Governo federale in una nota ufficiale ha dichiarato di opporsi alla concessione di una linea che non passasse per il Canton Ticino. »

Il massimo argomento adunque che determinò questi voti in favore del Gottardo, era quello che la Svizzera non avrebbe permesso lo Spluga.

Ma il Ministero aveva in ciò mistificato la Commissione. Risulta infatti dal Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale svizzera, che fu invece il Governo italiano che propose al Consiglio federale svizzero di adottare la linea del Gottardo, dicendogli che sarebbe stato impossibile di ottenere per un'altra linea che per quella del Gottardo le sovvenzioni italiane ; e così mentre il Ministero dall'una parte si valeva per argomento in Italia che per un'altra linea non si sarebbero potuti ottenere i sussidi svizzeri, dall'altra parte diceva alla Svizzera che senza il Gottardo non si sarebbero potuti ottenere i sussidi italiani. Con questo duplice ed ambiguo giuoco soltanto si concluse il progetto per il Gottardo : il nostro Ministero invitava il Governo svizzero a prendere l'iniziativa ed elaborare

il progetto per questo valico ; e così l'iniziativa la prendeva il nostro Governo' e faceva invece apparire la Svizzera.

Ma se si può dimostrare che non sussistevano o sono cessate le cause per le quali gli onorevoli commissari preindicati non votarono per lo Spluga, noi dovremmo avere, negli onorevoli Correnti, Castagnola e colleghi, dei nostri alleati come propugnatori della linea dello Spluga.

Or bene : quelle cause in realtà non esistettero mai come oggi ci è dato di completamente provare.

Basterebbe all'uopo leggere il predetto messaggio federale, il quale si esprime come segue :

« Disinteressata come è nell'impresa e restando libera di agire nel medesimo modo in favore di altri sforzi tendenti allo scopo che la ferrovia del Gottardo è chiamata a conseguire per una parte della Svizzera, la Confederazione non può che desiderare di veder stipulati altri trattati del medesimo genere, destinati a soddisfare degli interessi che non si trovano rappresentati dall'intrapresa del San Gottardo. Quanto al Consiglio federale, egli è fermamente risoluto a prendere, di fronte a queste imprese concorrenti, la stessa posizione che esso ha presa in confronto del passaggio del Gottardo. Egli sarà per conseguenza mai sempre pronto a dare il suo appoggio a quelle che offriranno sufficienti garanzie materiali e morali. »

Del resto, io ho qui sott'occhio stampata la concessione fatta, in data del 22 giugno 1869, della ferrovia dello Spluga da Coira alla frontiera italiana ; e qui ho pure sott'occhio stampato, in data 21 ottobre 1869, il decreto dell'Assemblea federale che accorda la ratifica della Confederazione alla concessione predetta.

Dunque è evidente che in questo senso sono perfettamente convergenti a favore della linea dello Spluga le opinioni di coloro che, come vedemmo, ne erano trattenuti esclusivamente da quella infondata supposizione.

Ma oltre la ragione della pretesa impossibilità della concessione della linea dello Spluga da parte della Confederazione elvetica, si mise innanzi anche la ragione che unicamente per il Gottardo si sarebbe potuto ottenere vistosi sussidi.

E, a proposito dei sussidi, ieri l'onorevole ministro della istruzione pubblica ci disse che avevano disertato lo Spluga anche parecchie città e provincie italiane, accordando sussidi esclusivamente pel Gottardo. In ciò però io credo che realmente la sua memoria lo abbia completamente tradito, poichè realmente Genova aveva offerto il sussidio per il Luckmanier, come lo ha offerto dopo pel Gottardo, e come lo avrebbe anche offerto per lo Spluga, se il Governo ne l'avesse ricercata per lo Spluga, anzichè per il Gottardo.

Il Consiglio provinciale di Milano votò prima 10 milioni per lo Spluga e non votò dopo che una somma molto minore pel Gottardo, quando il Governo ne la

richiese per quest'ultima ferrovia; ma anche dopo votò pure tre milioni per lo Spluga, per quanto il Governo lo spronasse a votare per il Gottardo, e nel peggiore dei casi votò per il Gottardo due milioni soltanto; onde la fedeltà al valico dello Spluga non venne meno di certo da parte della milanese rappresentanza.

Ciò posto, come vi potrebbe essere un ragionevole dubbio tra il Gottardo e lo Spluga?

Per lo Spluga dal lato della Svizzera non vi è da spendere nulla per le linee subalpine, mentre pel Gottardo, dal lato del versante svizzero settentrionale vi è da spendere da Goldau a Zug lire 4,131,302, e da Goldau a Lucerna altre lire 6,643,680 che sono dunque undici milioni all'incirca.

Dal lato del versante meridionale, riguardo allo Spluga, abbiamo una sola linea subalpina, quella di Lecco-Colico, che costa meno della sola linea dalla nostra Commissione dichiarata inutile alla rete internazionale, vale a dire della linea del monte Ceneri, la quale pur non ostante deve farsi a termini della Convenzione di Berna.

Se si abbia riguardo quindi alla minore spesa che lo Spluga esige nelle linee subalpine, ne viene che lo Spluga si farebbe anche senza i 40 milioni della Svizzera e della Germania, che del resto non vi sono ancora; si farebbe con quella somma di sussidii soltanto che pel Gottardo si vuole far spendere all'Italia. Infatti, io non andrò a cercare in appoggio di ciò i miei dati in opuscoli che l'onorevole Mordini piglia per base nella sua relazione; ma mi atterrò, per l'una e per l'altra linea, ai dati della nostra Commissione governativa di cui facevano parte due degli attuali ministri.

Abbiamo per il Gottardo, tra linee alpine e subalpine, secondo le due tabelle, che sono un po' diverse tra loro, in una la spesa di 190 milioni, nell'altra di 184; ma concediamo pur anche il meno, mettiamo 184 milioni. Abbiamo poi inoltre le linee che, come dissi dapprincipio, non sono nè alpine nè subalpine per la rete internazionale, ma sono linee inutili nella medesima; linee che si fanno per comodo e volontà della Svizzera, come la linea di Locarno che costa 4 milioni, e la linea del monte Ceneri che costa 21 milioni. Dunque il Gottardo, tra linee alpine e subalpine e linee inoltre *extravaganti*, secondo i dati della Commissione viene a costare 209 milioni. Lo Spluga invece, la Commissione medesima, tra linee alpine e subalpine, computa che costi 174 milioni; ma da questi ci sono da togliere 5 milioni per la linea Monza-Calolzio, di cui è già fatta la concessione colla legge dell'anno passato. Voi vedete pertanto che la spesa dello Spluga risulta di 169 milioni.

Dunque abbiamo 40 milioni di meno che non per il San Gottardo, i quali sono precisamente quei 40 milioni che darebbero la Svizzera e la Germania; oltre di che vi sarebbero due milioni guadagnati, che sono rappresentati dalla spesa annua di 100,000 lire che lo

Stato spende per la manutenzione dell'attuale strada carrozzabile dello Spluga. Essendo quindi l'Italia con pari spesa in condizione di fare lo Spluga anche senza i 40 milioni esteri, essa, con questo valico veramente nazionale, sarebbe arbitra nella questione, e non dovrebbe subire la parte indecorosa che, come ho accennato nella prima parte del mio discorso, le si fa fare nella convenzione di Berna.

Si vuole che si faccia presto, ed io più che altri lo desidero; ma appunto per far presto è più designato lo Spluga, che colla stessa somma lo possiamo fare da noi, senza sussidi esteri, e liberi di noi stessi.

Ma ciò io dissi in semplice ipotesi, ed è ancora un concedere troppo, mentre avvi di più, avvi, cioè, che per lo Spluga vi sono i sussidi svizzeri, e vi sono senza le condizioni che li rendono illusorii e derisori rispetto al Gottardo. Diffatti per lo Spluga abbiamo 4 milioni del Cantone Grigioni, per deliberazione del Gran Consiglio in data del 10 giugno 1870; abbiamo 2 milioni del Cantone San Gallo, per deliberazione in data 11 giugno 1870; abbiamo 4 milioni dell'*Union suisse*, per deliberazione del 21 maggio 1870. Poi c'è il Cantone di Zurigo, il quale votò un milione e mezzo tanto per il Gottardo che per lo Spluga; poichè, se Zurigo città può essere convenientemente servita dal Gottardo, il lago di Zurigo e le rispettive valli della Glatt e della Töss, che sono la sede precipua del setificio e del cotonificio, trovansi nella zona dello Spluga.

Perciò ecco il finale ed incontrastabile confronto tra le due linee, e prego la Camera di bene ponderarlo.

Per il Gottardo vi hanno da costruire 263 chilometri portati da questa convenzione tutti in Svizzera. Per lo Spluga vi hanno da costruire soltanto 144 chilometri, di cui in Svizzera soli 48; e non ostante che la Svizzera non abbia che 48 chilometri sul suo territorio, essa ci darebbe 11 milioni e mezzo. Collo Spluga adunque la Svizzera ci aiuterebbe a fare le nostre ferrovie; col Gottardo invece facciamo le ferrovie esclusivamente svizzere coi danari dell'Italia.

Se questa non è una dimostrazione evidente, io davvero non so quale possa esserlo maggiormente. Dietro l'eloquenza di queste cifre parmi eliminato ogni ragionevole dubbio. (*Bene! al centro ed a sinistra*)

Ma vi è ancora di più: sembrerà paradossale, ma è cosa rigorosamente vera ed esatta: per la linea del Gottardo non ci sono al contrario menomamente i sussidi svizzeri. Infatti che cosa darebbe la Svizzera? Darebbe 20 milioni. Ora, per questa somma ci obbliga a fare la linea di Bellinzona-Locarno che è valutata 4 milioni, ed oltre a questa sì strettamente locale, ci obbliga a fare un'altra linea che, come già dissi, non può considerarsi come parte integrante della rete internazionale del Gottardo, la linea cioè del monte Ceneri che tutte le Commissioni e Sotto-Commissioni del 1860 e del 1864 hanno dichiarato perfettamente estranea al

valico internazionale; la quale ultima linea alla sua volta costerebbe 21 milioni.

Nè basta ancora. La Svizzera ci obbliga inoltre a fare la linea Goldau-Sant'Adriano-Zug, che allunga dannosamente la via internazionale e che costa 2 milioni; ci obbliga a fare l'allungamento della ferrovia tra Fiora e Göschenen che fa perdere più di 6 chilometri e che costa altri 4 milioni e che la Commissione dichiara essere a danno della linea internazionale.

L'onorevole relatore dice che in compenso di questo ultimo allungamento si stabilì l'abbassamento di mezzo centesimo di tariffa sulle merci a piccola velocità.

A questo riguardo l'onorevole mio amico Bertani ha già assai bene dimostrato la vacuità di simile scappatoia.

Ciò nondimeno farò osservare in aggiunta che per poco che uno sia versato in questa materia, può scorgere agevolmente che un simile differenziale abbassamento di tariffa non equivale certamente all'avere una linea più breve. A tutti quelli che conoscono la linea ferroviaria lombardo-veneta vorrei domandare se l'adozione della tariffa differenziale compensi l'allungamento di strada che si ha nel tronco Treviglio-Coccaglio. Inoltre mi pare evidente che nel caso concreto precisamente al contrario se si spendesse meno, le tariffe potrebbero essere più basse.

Debbo dire infine a tale riguardo all'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, che ci vuole davvero un bel coraggio ad invocare a proprio favore le tariffe, mentre le tariffe adottate nella convenzione di Berna mandano a catafascio tutti quei dati che a favore del Gottardo vogliono trarre dai lavori della Commissione del 1865, poichè sono tariffe tali in confronto di quelle che aveva preso per base la Commissione medesima, che gli obbiettivi vengono ad essere del tutto spostati, e che l'obbiettivo di Basilea a favore del Gottardo non è più sostenibile.

Resta pertanto provato che l'offerta di sussidi di alcuni Cantoni svizzeri per questo valico è sottoposta a tali condizioni, in forza delle quali si accresce la spesa assai più che non importi la somma del sussidio di quei paesi. Così, vedete, il Cantone d'Uri dà un milione di sussidio e ne fa spendere quattro allungando la strada con danno della linea internazionale. Il Cantone Ticino dà meno di quattro milioni (3,750,000 lire), e impone la linea del Monteceneri che costa 21 milioni ed è riconosciuta inutile alla strada internazionale; e impone inoltre la diramazione di Locarno che costa quattro milioni, e che è pure riconosciuta universalmente ancora più inutile ed affatto locale. Dunque per meno di quattro milioni di sussidio che dà il Cantone Ticino ne spendiamo 25, senza giovare, anzi con danno della linea internazionale.

Andiamo avanti.

Nel tratto da Fluelen a Göschenen abbiamo pure quattro milioni da spendere in allungamenti richiesti

da esigenze locali con danno della linea internazionale; da Goldau a Zug due milioni; 31 milioni in tutto che la Svizzera ci fa spendere per rendere la linea peggiore, e cui quindi sarebbe meglio al certo rinunciare per poter farla migliore. E poi ci parlate ancora di sussidi svizzeri come aventi un'influenza qualunque nella questione!

Taluno dirà, e me lo diceva poco fa nel momento di sospensione della seduta un onorevole mio collega della Commissione: che importa che si facciano questi tronchi di diramazione? Se si aumentano le linee, crescerà anche il reddito della rete ferroviaria. Questo argomento avrebbe valore se si trattasse di tronchi importanti, produttivi, attivi e che non fossero tronchi esclusivamente locali, tronchi che la Svizzera, senza sussidio, non è mai stata capace e non sarebbe mai capace di fare colle sole sue forze.

Ora, è evidente, come notò a tale riguardo anche il Paleocapa, che necessariamente riesce molto maggiore il prodotto della ferrovia, quando tutto il movimento che dev'essere oggetto del grande transito internazionale, invece di dividersi sopra molti tronchi, si concentra sopra una linea sola. Ora è quindi anzi una ragione d'inferiorità del Gottardo anche sotto questo punto di vista, la circostanza che esso ha un solo tratto comune a tutto il traffico: il tratto Bellinzona-Goldau; mentre nello Spluga il commercio internazionale deve percorrere l'intero tratto, e non suddividersi in molti tronchi d'accesso, e dal lato italiano ha il vantaggio di condurre direttamente proprio nel mezzo della Lombardia.

In conclusione colla proposta convenzione la Svizzera volle tutto ciò che non era necessario, anzi era dannoso alla linea internazionale; e noi, primi a pagare, passammo con una bonarietà veramente unica sotto le forche caudine della svizzera destrezza e tenacità. Così i nostri delegati alla Conferenza di Berna non volevano la linea del monte Ceneri, che tutte le nostre Commissioni avevano esclusa e dichiarata puramente locale, non volevano la linea Bellinzona-Locarno perchè di nessuna importanza e prodotto. Se non che la Svizzera soggiungeva: « Ma! questa (sono parole del messaggio), questa è una delle condizioni imposte per la concessione accordata dal Cantone Ticino; » il quale così, notate bene, non ci fa la grazia di lasciarci fare a nostre spese una linea principale tutta nel suo territorio, se non gli completiamo inoltre la rete interna. Così i nostri delegati volevano la soppressione della linea Goldau-Sant'Adriano-Zug per sostituirvi la linea Immensee-Buonas, perchè la prima è quasi del doppio più lunga e costa 2 milioni di più. Ma i delegati svizzeri risposero che anche quella era una condizione assolutamente posta dal Cantone di Zug! Così l'Italia aveva adottato, e doveva tenere fermo, come disse l'onorevole Bertani, quel progetto Welti per il tronco da Fluelen a Goldau, secondo il quale si

accorciava la linea di 6 chilometri e mezzo, e si spendevano 4 milioni meno; ma si disse dalla Svizzera che con ciò si sarebbe cagionato un danno al Cantone d'Uri, le cui località non avrebbero potuto tutte trarre il maggior partito possibile dalla ferrovia; e anche qui addio.

E così mentre la Svizzera, a cui pur tanto si largisce, la Svizzera, anche a costo di allungare la strada e di spendere dei milioni di più, si occupava e preoccupava degli ultimi villaggi e casolari dell'Uri e dello Zug, voi invece non vi siete dati per intesi, voi anzi avete fatto un'ecatombe di tutti gli interessi delle popolazioni italiane, alle quali si poteva dare una linea nel territorio dello Stato spendendo di gran lunga meno.

Da ultimo vi sono tutti gli interessi politici che concorrono nel medesimo senso.

La società dello Spluga si formerebbe esclusivamente in Italia, sarebbe sotto la sovranità del paese, mentre per quella del Gottardo, abbiamo veduto che bisogna in tutto e per tutto, a termini della convenzione, accettare l'elvetica competenza. Inoltre uno dei versanti dello Spluga, è esclusivamente nel territorio italiano, uno degli sbocchi della grande galleria di passaggio dell'Alpe è pure sul territorio italiano. L'onorevole Castagnola considerava tanto importante questa circostanza, che diceva, che in forza di essa appunto la Svizzera non ci avrebbe mai permesso di fare lo Spluga.

E l'onorevole Mordini, facendo sue le idee dell'onorevole Jacini espresse in quella relazione ministeriale che egli ha riprodotto nella sua relazione parlamentare, l'onorevole Mordini ammette egli pure che è di somma importanza questa circostanza dell'essere lo sbocco della grande galleria sopra il territorio italiano. Ma il Jacini, vedendo la forza grandissima di quest'argomento, si studiò d'altronde di attenuarla. E come fa egli per attenuarla? Per attenuarla egli dice che anche lo Spluga finalmente da questo lato ha degli inconvenienti, poichè lo Spluga è sotto il tiro di pistola austriaco.

Mi congratulo colle pistole d'invenzione dell'onorevole Jacini (*Si ride*) le quali tirano nientemeno che dallo Stelvio allo Spluga; imperocchè è certo che se noi esaminiamo la linea dello Spluga, troviamo che fino a Sargans è lontana dal territorio austriaco, e ne è separata dai contrafforti alpini. A Sargans si biforcano le linee, in modo che da una parte si va a Zurigo, a Sciaffusa, a Singen, allontanandosi sempre più dal confine austriaco, per cui non è se non chi vuol andare in Austria che va verso il confine austriaco; dall'altra parte si va verso il lago di Costanza; ma anche da questa parte da Sargans a Rangs e Rütli la strada è pure lontana dal confine austriaco. Non è che dopo Rütli, verso Santa Margherita e Reineck sul lago di Costanza che è vicina al territorio austriaco, dal quale però sarebbe sempre separata dal Reno, onde può dirsi che essa non si avvicina realmente al territorio austriaco che

quando entra nel territorio stesso; e naturalmente chi voglia entrare nel territorio austriaco, più che andare ad un tiro di pistola dal medesimo, bisognerà che lo tocchi di certo; per cui vedesi che anche questa scappatoia messa innanzi dall'onorevole Jacini non ha alcun fondamento.

Un'ultima parola sopra i sussidi svizzeri e germanici.

È da notarsi che, mentre i nostri impegni, a termini della convenzione, sono definitivi, quelli della Svizzera non lo sarebbero punto, non lo sarebbero se non quando dei terzi avranno completamente coperto la somma indicata. Infatti l'articolo 21 della convenzione stabilisce:

« Questa convenzione non sarà esecutoria che a partire dal giorno in cui si raggiungerà la somma di 85 milioni. »

Ora, da parte della Germania mancano ancora, se non erro, nove milioni, e da parte della Svizzera pure manca qualche cosa: resta da coprire, secondo che dice il Messaggio del Consiglio federale, circa un milione.

Ora, io diceva non essere definitivi gli impegni della Svizzera, perchè trovasi bensì nella convenzione l'articolo 20, secondo il quale la Svizzera si obbliga a dare i 20 milioni; ma, per ciò appunto, aggiunge il messaggio federale, *non si scambieranno le ratifiche del presente trattato che quando i 20 milioni saranno raggiunti*, e non lo sono ancora onde, anche considerata la cosa da questo lato, lascio giudicare alla Camera da che impulsi può essere stato mosso il Ministero a farci colla questione di Gabinetto discutere il progetto di legge all'ultima ora e nelle attuali condizioni.

E che devo dire finalmente della Germania? Io non credo che pressioni germaniche vi sieno in alcun senso. Se vi fossero, per la medesima ragione che ai tempi di *Monsieur Momy* e delle sue interpellanze bisognava respingere la pretesa che per pressione francese la strada non si dovesse fare, ora si dovrebbe respingere qualunque pretesa prussiana diretta per converso a che la strada si faccia. E che? Saremo noi diventati una nazione protetta, qualunque sia il protettore? Dobbiamo essere noi giudici dei nostri interessi, dobbiamo intieramente serbare, per essere rispettati, la nostra indipendenza ed autonomia.

Ma del resto se io leggo il discorso di Bismarck, di cui ho qui il rendiconto ufficiale, io vedo che Bismarck non ha dimostrato alcuna assoluta ed intrinseca predilezione per una linea anzichè per un'altra. Egli disse bensì che volle precisare la linea del San Gottardo per togliere le incertezze che vi erano sulla scelta della linea stessa; ma egli, dopo aver detto che quello di cui più si preoccupava e che considerava di principale interesse della Germania, era di ottenere una comunicazione diretta con un paese amico, e, soggiunse, *amico, io credo, per lungo tempo*; aggiunse pure che non intendeva con ciò di non favorire gl'interessi della

Spluga e che anzi riteneva che, se si fa il San Gottardo, verrà un giorno, e non è tolta la speranza, che si farà anche lo Spluga; invece, lasciando travedere la possibilità dello Spluga, il San Gottardo non si farebbe.

Ora ditemi voi se una parola potrebbe essere uscita, da un uomo così autorevole, più favorevole di questa allo Spluga. Secondo lui infatti è tanta l'importanza dello Spluga, che, ove anche si facesse il Gottardo, si potrebbe pure sobbarcarsi alla costruzione di un'altra linea per eseguirlo.

Ho finito. Io credo che se la Camera fosse in condizioni normali, in cui potesse esaminare la questione con completa attenzione, questa convenzione sarebbe indubbiamente respinta. Così all'incontro, nelle condizioni in cui siamo, verranno all'ultimo i deputati a votare: per tal modo e colla aggravante della questione di Gabinetto, gli inconsci ebanisti ed avorii, auspici i solleciti uscieri custodi e ministri delle urne, funzioneranno con tranquillo ottimismo; e, se resterà sacrificata una grande questione, avremo in compenso che in uno dei prossimi giorni, quando parta l'annuncio della nostra votazione, là sulle sponde del limpido Ceresio, fra gli idillii pastorali delle valli dell'Uri si inneggerà riconoscenti all'italica magnanimità. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La Camera mi perdonerà se io non entro nel merito intiero della convenzione di Berna, contro la quale tanti oratori hanno mosso e sollevato questioni di un peso certamente grandissimo nell'attuale vertenza. Altri dei miei colleghi risponderanno alla maggior parte delle eccezioni mosse alla convenzione di Berna, perchè anche personalmente furono direttamente interpellati per la parte presa in quella convenzione.

Il Ministero attuale, quando venne al potere, trovò la convenzione già stipulata. Era suo debito, trattandosi di convenzione internazionale, di presentarla al Parlamento, come effettivamente fece; ma nel presentarla, esso non credeva soltanto di compiere questo debito assunto colla convenzione, ma credeva e crede si fosse con quella convenzione provveduto agli interessi del paese nel miglior modo che si poteva.

È certo che all'Italia occorre un nuovo valico alpino, oltre quelli che sono già attuati e che stanno per aprirsi a giorni; nessuno è che l'abbia messo in dubbio; epperò nella sua base nessuno ha attaccato questa legge; nessuno disse che sia inopportuno il momento di intraprendere un'opera così gigantesca; tutti anzi ammisero che un nuovo valico è necessario all'Italia, perchè principalmente il commercio di Genova possa combattere le provenienze dal porto di Marsiglia.

Che poi per questo valico debba prevalere il progetto del Gottardo, venne dimostrato dalle varie Commis-

sioni, che per incarico governativo studiarono questo passaggio delle Alpi e principalmente dagli studi riassunti dalla Commissione nominata dal Ministero nel 1865, venne da quelli ampiamente stabilito, che principalmente sotto i rapporti commerciali il valico del Gottardo era quello che doveva preferirsi. Quanto poi ai rapporti tecnici fu ritenuto, che poca possa essere la differenza, ponendo a fronte il valico del Gottardo con quello dello Spluga; ma nei rapporti commerciali fu da quella Commissione, con voto quasi unanime, ritenuto che il valico del Gottardo fosse il più conveniente all'Italia, e quindi quello a preferirsi.

La ragione principale per cui pareva che tale valico fosse a preferirsi si fu perchè, dopo studi di raffronti dettagliati, raffronti che pubblicati, ottennero l'elogio e l'approvazione quasi universale, appariva che il vero obbiettivo del nostro commercio internazionale e di transito per le Alpi, dovrebbe essere a Basilea.

Stabilito questo punto dell'obbiettivo del commercio transalpino, era evidente che la questione del San Gottardo rimaneva sciolta, perchè il valico del San Gottardo, quando sia riconosciuto che l'obbiettivo di Basilea sia quello a preferirsi, il valico del San Gottardo ha certo la preferenza sopra gli altri passi alpini. Ivi una ferrovia con un ponte sul Reno, che è appunto stabilito e convenuto doversi costruire nella stessa convenzione di Berna, porta immediatamente le nostre comunicazioni al contatto delle ferrovie badesi, e quindi delle ferrovie della Germania del Nord.

Se la linea di Basilea era quella che raccoglieva maggiori interessi, doveva preferirsi; ed il valico del San Gottardo riusciva appunto a soddisfare a questa opportunità.

Il lago di Costanza, che, per molto tempo e da uomini molto competenti, era stato dapprima ritenuto come l'obbiettivo più naturale per il commercio nostro di transito, fu più tardi abbandonato, perchè si potè stabilire che un passo alpino pel lago di Costanza non portasse egualmente la somma d'interessi che si concentravano in Basilea, e che soprattutto non si poteva combattere al lago di Costanza la prevalenza e la concorrenza del porto di Marsiglia; concorrenza che si può vincere solo a Basilea.

Un fatto poi verificatosi posteriormente, la costruzione cioè, decretata di una nuova ferrovia che da Innsbruck conduce al lago di Costanza, fa sì che le provenienze dell'Adriatico, e quindi il porto di Venezia può essere principalmente servito dalla via del Brennero, che porrà direttamente nel raggio commerciale del lago di Costanza.

A tutti gli studi degli uomini competenti, ed alle Commissioni nominate dal Governo, si è aggiunta per stabilire qual sia realmente il passo conveniente agli interessi italiani non solo, ma agli interessi internazionali, si è aggiunta la riprova del fatto, perchè noi troviamo che i Governi degli Stati vicini, degli Stati

interessati in questa linea, concorrono per il valico del Gottardo, e questo fatto basta da solo, anche a fronte di altre convenienze, a render favorevole il voto al passo del Gottardo, perchè è certo che gli interessi i quali vengono a collegarsi in questo grave affare, e che costituiscono una vera solidarietà tra gli interessi esteri e gli interessi italiani, decidono in un modo prevalente l'opportunità di questo valico alpino.

Il concorso poi di queste potenze rappresenta la somma di questi interessi non solo, ma è una caparra, per così dire, della prosperità di questa ferrovia, poichè se noi abbiamo un interesse concorde con quegli altri Stati alla prosperità di questa linea, noi ci siamo già assicurati gli sbocchi del nostro commercio, ci siamo già assicurati i mercati esteri della consumazione.

Questa è una lega veramente di interesse internazionale, e costituisce un'alleanza naturale, ed una solidarietà che è la base delle vere e delle lunghe amicizie.

Gli interessi italiani in questa linea non sono rappresentati semplicemente dalle zone contermini al passo alpino, ma si estendono sopra quasi l'intera linea italiana, perchè appunto sono chiamati a servire tutto il commercio proveniente anche dall'Oriente e dalle Indie, e quantunque questi argomenti non possano forse portare una prevalenza di un passo alpino sopra un altro, fanno conoscere con quanta ragione il Governo italiano doveva concorrere nel sussidio a darsi in una misura maggiore di quella che vi concorrevano gli altri Stati esteri, perchè effettivamente gli interessi italiani concorrevano in una misura maggiore che non gli interessi esteri. Per l'Italia avere un valico alpino è una necessità. Noi non possiamo portare il nostro commercio al di là, senza superare queste difficoltà naturali delle Alpi, mentre per la Svizzera e per la Germania è certo questa una linea opportuna e molto utile, ma non di quella necessità come lo è per l'Italia, poichè sia la Svizzera, sia la Germania possono rivolgersi ai porti di Marsiglia e di Trieste.

Per richiamare il commercio quindi ai nostri porti e principalmente al porto di Genova a cui questa linea è principalmente chiamata a servire era necessario che gli Italiani concorressero in una misura che stesse in proporzione alla maggiore misura dei loro vantaggi.

Il concorso chiamato all'Italia di 45 milioni, 25 dei quali devono pagarsi direttamente dallo Stato, non è sproporzionato alla somma degli interessi che vi sono in giuoco, e dovendosi corrispondere nel lasso di nove anni, non porta certamente un onere eccessivo allo Stato.

Fra le moltissime eccezioni sollevate, fu ripetuto che la Convenzione di Berna non assicura l'esecuzione della linea, perchè se i lavori venissero sospesi, il Governo italiano non avrebbe alcuna garanzia per poter ottenere che fossero dal Governo federale compiuti.

Ma in una convenzione di questa natura la garanzia

è inerente ai rapporti reciproci internazionali che vi sono tra i contraenti; non si può invocare una garanzia più determinata, una garanzia più materiale di quella che emerge naturalmente dalle condizioni e dalle obbligazioni di una convenzione internazionale.

D'altronde, il danaro che l'Italia spende, lo spende soltanto in proporzione del progresso dei lavori, e quindi nulla espone senza che vi sia il naturale corrispettivo nei lavori che si compiono. Se per caso questi lavori venissero ad arrestarsi, cosa che succede in queste intraprese, qualche volta è vero, quello che si fa sempre al verificarsi di questi casi, si è, che avendo nelle mani il residuo del prezzo, si cercherà un'altra compagnia la quale subentrerà alla prima che è venuta meno ai propri impegni.

Io non so comprendere come si possa domandare in questo caso una garanzia maggiore.

Qui anzi noi abbiamo una garanzia maggiore di quella che abitualmente si cerca, perchè nel caso attuale, oltre al deposito per cauzione che contrattualmente si stabilisce, noi abbiamo un'altra garanzia di più, abbiamo quella garanzia morale che ne dà l'intervento del Governo svizzero il quale sorveglierà certamente i lavori con tutta la diligenza che porta per lo meno alle cose del proprio interesse che in questo caso è identico all'interesse nostro, e certo porterà tutto quel massimo impegno di sorveglianza come in cosa propria.

Ecco quindi che per noi abbiamo tutte quelle materiali e morali garanzie perchè questi lavori siano per essere bene condotti quanto si possa sperare; quindi sotto questo rapporto non credo che la convenzione possa essere intaccata e respinta.

Si è detto ancora che qui mentre da noi si stipula una convenzione, e che questa convenzione deve essere eseguita da una società, questa società non si è ancora formata. Ma appunto prima si aveva a stipulare la convenzione colla Confederazione svizzera, la quale garantisce moralmente la costituzione della società, non poteva essere la società costituita senza la convenzione.

Una società, signori, non può costituirsi finchè non sono votati i sussidi, e niuna società si costituisce sopra un futuro incerto e senza base sicura. Ogni società perchè si possa costituire ha bisogno che si determinino e si possano emettere azioni, e che i suoi capitali possano essere precisati.

Nè i capitali possono essere formati prima che i contraenti conoscano la somma del loro onere e del loro avere, cose tutte che vengono stabilite nella convenzione; onde era impossibile che prima di tutte queste operazioni si costituisse la società.

Ho sentito ad accusare le linee di accesso che formano la rete di questo passaggio ferroviario del Gottardo, perchè alla linea principale si sono annessi altri tronchi i quali originariamente negli studi fatti non

costituivano parte integrante della ferrovia propria del Gottardo.

Quando però si voglia considerare che è impossibile costituire una società la quale assuma soltanto la costruzione e l'esercizio del puro passaggio delle Alpi, ma bisogna che una società, per costituirsi, effettivamente rappresenti degli interessi, i quali possano dare un tornaconto da mettere base ad una simile operazione, bisogna che la rete abbia la concomitanza di tutte quelle linee secondarie che completano quel gruppo, il quale costituisce appunto la linea principale. Quando ciò si consideri, si vedrà che effettivamente la determinazione di queste linee secondarie non nuoce alla linea principale, ma anzi viene a rendere più facile la costruzione.

Di più, si osservi che, se noi avessimo soltanto limitata la convenzione al puro passaggio delle Alpi, avremmo dovuto dare proporzionalmente un sussidio molto maggiore, perchè effettivamente allora non avremmo avuto che la parte grave e dispendiosa dell'impresa.

Trattandosi di costruzione, le località meno difficili, le località più piane, e che costano meno anche nell'esercizio, vengono proporzionalmente a rendere migliore il gruppo della ferrovia, e a rendere più lievi gli oneri delle parti contraenti; perchè appunto le parti migliori e che danno oneri minori, vengono a compensare in parte gli oneri del tronco più grave e più difficile.

Alla linea del Gottardo l'onorevole Zanardelli trovava grave eccezione in ciò, che ci obbligherà a costruire nel nostro territorio delle linee alla costruzione delle quali non interverranno gli altri componenti il consorzio, e che resteranno a nostro carico esclusivo, portando l'onere di circa 20 milioni.

Ora, noi dalla convenzione rileviamo che l'onere diretto che si è assunto il Governo, e che coincide perfettamente anche coi propri interessi, è l'immediata costruzione del tronco da Camerlata a Chiasso, tronco brevissimo, che è di poco costo, e che ad ogni modo è già a carico della società dell'Alta Italia, la quale è obbligata a costruirla, ed al Governo nulla costerà, perchè l'esercizio di quel tronco evidentemente coprirà ogni garanzia, ed è fuori evidentemente dal concorso dello Stato.

Noi per il Gottardo non avremo a fare ora nessuna spesa speciale; avremo la costruzione di un piccolo tronco che costerà nulla al Governo, che ha già il costruttore pronto obbligato a farlo, e che non va per nulla a carico delle nostre finanze.

È quindi evidente che l'accusa che si fa di avere noi concorso per le linee costrutte fuori del nostro territorio, e di avere invece lasciato a tutto carico nostro la costruzione delle linee interne, questo fatto non è assolutamente vero.

Anche la linea da Bellinzona a Locarno, quantunque non interessi immediatamente noi, è però certo

che, portandosi alla testa del lago Maggiore, viene a rendere immediatamente un grandissimo servizio a tutte le mercanzie dirette principalmente verso Genova, perchè coi servizi locali potrà immediatamente quella ferrovia rendere un utile diretto alle provincie nostre ed essere in immediata corrispondenza coi nostri servizi.

Si disse che l'essere ambidue i versanti del Gottardo nel territorio estero, fa che per noi si rende peggiore questa linea, non quella dello Spluga.

Io non do una grande importanza a questa condizione, perchè mi consta che, onde un valico alpino possa ritenersi in buone condizioni, bisogna che si trovi in un punto sicuro. Questa condizione non è inopportuna.

Per essere nociva, bisognerebbe che nella parte di territorio estero che si trova al di qua delle Alpi vi fossero posizioni difese, vi fossero truppe capaci di vietarne l'accesso, ma invece questa parte di territorio appartiene ad un paese neutrale che non tiene forze straordinarie in armi. Quindi l'essere i due tronchi in territorio estero non è una condizione di cose alla quale dobbiamo fermarci nell'apprezzamento di questa convenzione.

Questa convenzione ci presenta invece un grande vantaggio sotto il punto di vista politico. Vi aderiscono diversi Stati che un interesse comune a noi riunisce.

Per tal modo si forma un'associazione commerciale, una comunione d'interessi materiali che, politicamente parlando, ha molto valore. Dal momento che pel valico dello Spluga e per gli altri venne meno il concorso degli Stati esteri, è giustificata la nostra preferenza pel passo del Gottardo. Intorno a questo si collegano interessi internazionali i quali creano una solidarietà fra l'Italia e gli altri Stati.

L'onorevole Zanardelli e, mi pare, anche l'onorevole Bertani, accennarono alla circostanza che, essendo l'Alsazia e la Lorena riunite alla Prussia, questa nuova condizione fatta a quello Stato avrebbe dovuto modificare la misura del suo concorso in guisa che, avendo un interesse maggiore attualmente alla costruzione di questa linea, a stabilire il passo del Gottardo, avrebbe dovuto in proporzione di questo maggiore interesse intervenire con un concorso maggiore.

Io non discuto intorno a questo argomento, perchè è certo che se si fossero ottenuti, per quella convenzione, dei concorsi maggiori per parte degli Stati esteri, sarebbe stato indubbiamente cosa ottima; ma, dal momento che i nostri rappresentanti non hanno potuto ottenere un concorso maggiore, resta alla Camera il vedere se effettivamente convenga piuttosto abbandonare un progetto che offre tanti vantaggi per l'Italia, dinanzi alla impossibilità in cui sono stati i nostri rappresentanti di ottenere un maggiore concorso dall'estero; tanto più quando si consideri che il concorso che l'Italia presterebbe a quest'opera sarebbe

sempre tutt'altro che sproporzionato ed eccedente agli interessi veri del nostro paese.

Noi abbiamo dinanzi una convenzione internazionale, non possiamo modificare la parte di una convenzione che è già stata il soggetto di una stipulazione; la Camera deve considerare se le convenga piuttosto di respingere la convenzione o di accettarla, ma non è in nostra facoltà di modificare i patti, i termini di quella convenzione.

Dunque considerata la convenzione sotto questo punto di vista, è certo che, dal momento che assicura all'Italia un tanto vantaggio, che apre alle provenienze del porto di Genova una sicura vittoria sui mercati della Svizzera e della Germania in confronto delle provenienze di Marsiglia, dal momento che noi rispondiamo ad una vera necessità del nostro commercio e della nostra situazione interna, e dei nostri rapporti di transito ed internazionali, è certo che la Camera, quando voglia por mente a queste condizioni sotto cui la convenzione venne presentata e discussa, vorrà accettarla.

So che a molte obiezioni le quali furono fatte non ho ancora potuto rispondere perchè effettivamente mi occorrono delle verificazioni, e poi perchè nella parte che principalmente riguarda le condizioni singole e gli articoli della convenzione sarò meglio rappresentato dal mio collega, che ebbe tanta parte nella medesima convenzione. Ma io mi riservo ancora, durante questa discussione, di aggiungere qualche osservazione per completare le poche cose che ho ora avuto l'onore di esporre alla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cerroti.

CERROTI. Signori, io non entrerei nel merito intrinseco di questo progetto come è stato già discusso, sia sotto l'aspetto tecnico, sia sotto quello economico, confrontando la linea del Gottardo coll'altra dello Spluga, se convenga più l'una o l'altra; nè molto meno entrerei in quei particolari di cui si è parlato circa l'acquisto delle macchine, ed i dettagli di esecuzione. Questa linea io la riguardo sommamente utile per noi per le relazioni dell'Alta Italia coll'Alemagna; questo nessuno lo potrà negare.

È a noi d'immensa utilità una ferrovia che ci dà lo sbocco libero della frontiera continentale, mentre degli altri quattro sbocchi ferroviari che abbiamo siamo costretti per due ad andare in Francia, e per gli altri due in Austria. Questa unica ferrovia, sia dedita pel Gottardo o sia per lo Spluga, ci darebbe maggior libertà per andare nel cuore d'Europa.

I vantaggi commerciali di essa sarebbero certo incalcolabili; ed io, senza dividere in tutto le opinioni molto lusinghiere dell'onorevole relatore, credo però che sia da contarsi sopra un vantaggio anche grande per l'erario rispetto alla garanzia che si ha sulle ferrovie attuali, che pur troppo gravano il bilancio di quasi 50 milioni annui.

Per tutti i vantaggi adunque che questa ferrovia può darci, assai di buon grado le darei il mio voto favorevole. Se non che mi arresta un poco il pensiero di creare quest'onere, che non si può negare essere assai grave, di un sopraccarico di 3 milioni annui sul bilancio passivo per la durata di 8 anni circa.

Per quanto io consideri vantaggiosa codesta opera, e sarei per metterla al di sopra di qualunque altra, non posso però metterla neppure al confronto del bisogno sovrano che ha il paese di provvedere all'armamento dell'esercito ed alla sistemazione delle fortificazioni.

Per questo supremo bisogno della nazione venne votato, or son pochi giorni, quell'ordine del giorno che opportunamente ci propose la Commissione per i provvedimenti finanziari, e composto di due articoli di cui uno concernente l'armamento dell'esercito e l'altro la sistemazione delle fortificazioni. Per il primo io sto tranquillo, quantunque l'onorevole ministro delle finanze facesse molte difficoltà prima di accettarlo; ed è molto determinativo questo primo articolo, giacchè, mantenendosi la promessa fattaci dal Ministero, che io attendo con fede, questo articolo ci assicurerebbe che nel 1874 noi avremmo almeno pronto l'armamento di 300,000 fucili di nuovo modello; che non sarebbe certo un abbondante fornimento, ma pur tuttavia potremmo dire di avere almeno l'esercito attivo in prima linea fornito delle armi necessarie. Si rimarrebbe poi, come rimarremo pur troppo, coi magazzini senza neppure uno di questi fucili in riserva: ma in avvenire si potrebbe provvedere anche a ciò, onde almeno, ripeto, possiamo star tranquilli che nel 1874 si sarà provveduto al più urgente dell'armamento dell'esercito.

Non è però così rassicurante il secondo articolo, quello cioè per la sistemazione delle opere difensive dello Stato; poichè per questo si è preso soltanto impegno dal Ministero di presentare un progetto di legge dentro l'anno 1871, per il *piano generale di difesa dello Stato*, col riparto della spesa totale in quel numero di esercizi che il Ministero crederà. Ma questo è un po' troppo generico; poco mi rassicura questa espressione in vista dell'urgenza somma che noi abbiamo per provvedere anche a questa bisogna.

Della urgenza di sistemare le opere difensive dell'Italia e dello stato in cui si trovano ci si è venuti già nelle sedute precedenti a farne con molta verità la descrizione da altri oratori, e non occorre perciò che io passi in rivista tutte le piazze ed i porti e venga a ripetere cose già ripetute per dimostrare le cattive condizioni, in cui ci troviamo rispetto alle fortificazioni nei vari punti dell'Italia: ma prego richiamare alla mente almeno quei punti più essenziali che veramente rendono urgentissimo questo bisogno di provvedere alla difesa del paese.

Se consideriamo la nostra piazza di Verona col sistema dei suoi forti di pianura e di quelli di Pastrengo,

di Rivoli, ecc., tutto insieme è una cosa che il conservarla mostra da parte nostra una vera spensierataggine.

Noi stiamo col sistema di quella piazza rispetto all'Italia, come in piccolo starebbe la popolazione di una piazza forte che avesse sofferto un assedio, e che poi, mercè una gagliarda sortita, aiutata da un esercito di soccorso, si fosse potuta liberare snidando l'esercito assediante dalle sue trincee e dai suoi approcci; e che poi quella popolazione se ne rimanesse spensierata ad onta della possibilità che il nemico potesse tornare, senza badare a demolire subito le parallele, le batterie e tutte quelle opere aggressive, che esso aveva creato mentre stringeva la piazza stessa di assedio, e se ne rimanesse invece contenta nella città, dedita a edificare teatri, strade interne e palazzi.

Questo, come dissi, sarebbe in piccolo; ed in grande appunto quelle opere aggressive, rispetto all'Italia, sono rappresentate dal sistema delle fortificazioni di Verona; il quale sistema noi lo teniamo da cinque anni, e tuttora dura in quello stato offensivo per noi, quantunque in mano nostra a nulla può servire; e guai a noi se cadesse nelle mani dell'inimico.

La piazza di Alessandria è a un dipresso nella stessa condizione, poichè ci si fecero bensì da noi quei lavori verso il 1856 o il 1857, che poscia servirono egregiamente per base degli alleati nell'anno, memorabile per noi, il 1859. Ma, appunto è bene d'avvertirsi che le fortificazioni di quella piazza servirono in allora per l'esercito sardo contro il nemico che si attendeva appunto dalla Lombardia; il che sarebbe nel caso attuale, come se avesse da accadere disgraziatamente che l'inimico, venuto dall'occidente ad invadere il Piemonte, se ne fosse impadronito, e volesse continuare ad inoltrarsi nell'Italia; allora queste fortificazioni servirebbero davvero ed efficacemente contro di noi difensori del paese, mentre non possono mai allo stato attuale servire gran che a noi contro lui, perchè la piazza di Alessandria è forte dal lato d'oriente, ma debolissima dal lato d'occidente; e così si è conservata, quantunque, ripeto, si allestisse molto saviamente da chi governava in quell'epoca, perchè ne vedemmo nel 1859 gli splendidi risultati, che dovettero certamente essere di grande soddisfazione all'animo di chi ebbe a sostenere e fare eseguire quelle fortificazioni.

Io non mi dilungo in questi cenni, perchè sarebbe ripetere cose già dette varie volte. Vi prego solamente, almeno per la parte della marina, di riflettere allo stato in cui si trova il golfo della Spezia... (*Moritorio*)

Voci. Questo non entra nella questione.

CERROTI. Si sono spesi 50 milioni, e questo golfo è alla discrezione del primo bastimento nemico che arriva; il quale può tutto incendiare, se non è tenuto a rispettosa distanza dal nostro naviglio, che pur po-

trebb'essere assente. È una situazione questa che non so come si possa tollerare più a lungo.

Io non mi soffermerò adesso nel dimostrare questa urgenza di provvedimenti per stabilire il sistema di fortificazioni dello Stato; ma vorrei essere assicurato dal Ministero, che nei successivi bilanci molto prossimi saranno stanziati quegli assegni indispensabili per potere in un'epoca anche vicina aver terminato questo sistema di fortificazioni; vale a dire veder colmata la lacuna, che mi pare di vedere in questa seconda parte del nostro ordine del giorno dell'altro ieri, dove si dice che il Ministero deve presentare il suo sistema di difesa dello Stato, ripartendone la spesa in un certo numero di esercizi.

Ora io vorrei che l'onorevole ministro delle finanze venisse ad assicurarci che, ad onta di questa spesa di tre milioni all'anno, di cui verremmo a caricarci, se venisse approvato questo progetto di legge, e quantunque siansi già convenuti ed accettati gli altri assegni sui bilanci 1872, 1873, 1874, per i fucili, che in complesso già importano un aumento di 27 milioni, egli crede che nella stessa epoca, presso agli anni 1874 e 1875, si possano avere avuti, con assegni degli anni precedenti, da ricavarci da economie e dai maggiori proventi delle tasse che sono tutto giorno in incremento, le somme necessarie perchè sia, non che l'esercito armato bene, ma anche il paese sistemato bene nelle sue fortificazioni.

Io vorrei avere, non dirò una piena assicurazione, ma almeno una promessa chiara e ben ponderata: di che ne prego il Ministero, e specialmente l'onorevole ministro delle finanze, perchè l'altro giorno egli espresse qualche dubbio ed ebbe a fare qualche opposizione solamente per accettare il carico dei fucili. Io lo pregherei a dirmi se mi può riassicurare che, ad onta di questo sopraccarico, si possa però fare assegnamento su quelle somme maggiori degli esercizi contemporanei richieste per le fortificazioni; poichè da queste spiegazioni che l'onorevole ministro delle finanze potrà darmi, io e qualche onorevole collega mio amico faremo dipendere il voto su questo disegno di legge che ora si discute.

PRESIDENTE. L'onorevole Bembo ha facoltà di parlare.

BEMBO. Io non farò un lungo discorso. Mi dispensano dal farlo le cose egregiamente dette da alcuni miei onorevoli colleghi; me lo vieta il tempo brevissimo che abbiamo dinanzi, e che io non voglio la Camera sciupi per fatto mio. Esporrò semplicemente, quasi per sommi capi, alcune osservazioni, alcuni dati, da cui mi riprometto, se almeno l'opinione non è preconcetta, quell'effetto che le parole più eloquenti non arriverebbero a produrre.

Dopo i molti studi di tecnici competenti, dopo i dotti e svariati lavori di non so quante Commissioni che si occuparono del nuovo valico alpino per mettere

in comunicazione diretta l'Italia e la Svizzera, al punto in cui sono ridotte le cose, quando già sono presi gli accordi per l'esecuzione della ferrovia del Gottardo, mi ripugna davvero di prendere parte ad una discussione di preferenza per questo od altro passaggio. E tanto più mi ripugna quando si dice, e lo dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici nella sua relazione, che oggimai ogni altra discussione sulla scelta del valico non produrrebbe altro effetto, che quello di impedire l'impresa del Gottardo, senza rendere per questo nè più agevole, nè più probabile l'apertura di un altro passaggio al nostro commercio.

Se io potessi convincermi di questo, che cioè, osteggiando la proposta convenzione, noi ci mettiamo in pericolo di scemare il nostro commercio di transito, di ritardare il movimento e lo sviluppo delle nostre ferrovie, di perdere in gran parte il frutto di quelle ingenti spese che abbiamo sostenuto finora per opere pubbliche; davvero che non solo io non aggiungerei una parola in contrario, ma vi accederei anzi col mio voto, per quanto dubitassi che il carico che noi andiamo ad assumere fosse eccessivo, e che non tutte le provincie d'Italia vi fossero più o meno interessate.

Ma, o signori, io non posso persuadermi che noi ci troviamo in questa alternativa, o di votare una convenzione onerosa, ovvero di rinunciare per lungo lasso di tempo ad un passaggio, il quale deve aprirci la via al cuore d'Europa, deve agevolare gli scambi dei nostri mercati con quelli di oltre Alpi.

Alcuni fra gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto hanno dimostrato, a me pare ad evidenza, che altra linea presenti al nostro commercio vantaggi comparativamente maggiori di quella del Gottardo; che noi dovremmo votarla per quelle stesse ragioni per cui ora ci si presenta la convenzione del 15 ottobre 1869; e sono ragioni tecniche, politiche, economiche; che il sussidio dei 45 milioni (se pur basteranno, perchè io ritengo non basterà nemmeno la intera sovvenzione degli 85), il sussidio dei 45 milioni è enorme in confronto di quello che contribuiscono altri Stati maggiormente interessati: la Svizzera, per esempio, la quale in fin dei conti ritrarrebbe la massima parte degli utili derivanti dall'impresa. E si noti che, oltre ai 45 milioni, l'articolo 3 della convenzione ci impone l'obbligo di costruire altre linee di congiunzione.

Non parlo delle guarentigie; ve ne hanno già parlato ieri l'onorevole Bonfadini ed oggi l'onorevole Zanardelli.

La cauzione accennata nell'articolo 11 è troppo vaga, generica, indeterminata; e noi che corrisponiamo il più, non vi abbiamo alcuna ingerenza.

Ma non posso tacere delle riserve di alcuni Stati tedeschi intorno alla corrisponsione della loro quota di sussidio, riserve che la relazione non indica se siano state posteriormente eliminate, e che dovrebbero es-

serlo prima che fosse votata la convenzione; perchè in caso contrario la deficienza verrebbe ripartita tra gli altri contraenti in ragione della rispettiva quota. E con questo computo il più toccherebbe a noi. È vero che l'onorevole Mordini nella limpida, direi quasi rosea, sua relazione (*Si ride*) ci assicura sul buon patto con cui acquireremo la nuova comunicazione, di fronte al vantaggio che ne deriverà alla navigazione e al commercio. Anzi, secondo i suoi computi, noi avremmo ad intascare un milione cinquecento ventisei mila lire.

Davvero che l'affare sarebbe assai lusinghiero per noi: compiere un'opera così grande, gigantesca, colossale; un'opera per cui l'Italia si agita da forse trent'anni; un'opera intorno a cui si occuparono tecnici eminenti e si fecero studi profondi, dispendiosissimi; ed oltre a ciò mettere in saccoccia un milione e mezzo, gli è tale ideale che non trova raffronto nella storia delle nostre costruzioni.

Però io dubito che i ventisei milioni dovuti dalla Francia sieno esclusivamente destinati per far fronte alla nostra quota di sussidio; mentre invece entreranno fra le varie attività del bilancio e serviranno per coprire le spese dell'esercizio. Cosicché ci rimarrà poi il debito verso l'impresa del San Gottardo.

Indi vengono i sussidi di circa quaranta fra provincie e comuni per un importo complessivo di dieci milioni. Ammetto che questa contribuzione venga esatta con regolarità, dacchè la massima parte, da circa nove milioni e mezzo, venne assunta dalle provincie di Genova e di Milano.

Ma, mio Dio! Vale proprio la pena di ripetere sacrifici così enormi, mentre si potrebbe conseguire egualmente lo scopo con altra linea meno dispendiosa, che percorrerebbe un territorio per la maggior parte italiano, che potrebbe essere ultimata in un tempo di gran lunga minore (tre o quattro anni) in confronto di nove o dieci, non dirò dei 17 cui accennava il Paleocapa? Di guisa che il compimento più sollecito del lavoro e la celerità del beneficio costituirebbero da sé un titolo prevalente.

Finalmente abbiamo la corrisponsione di altri *dieci milioni* da parte della società delle ferrovie dell'Alta Italia; la quale si è obbligata inoltre di costruire le linee Chiasso-Camerlata, Lugano-Chiasso, senza nuovo aggravio dello Stato, in base ad una convenzione del 1864, citata nella relazione ministeriale.

Io non entro qui nelle ragioni economiche della società dell'Alta Italia, tanto più che non ne conosco i bilanci; ma, dico la verità, se devesi indurre dalla lentezza con cui essa procede attualmente nei suoi lavori, in quello particolarmente della stazione marittima di Venezia, lentezza che non sarebbe punto giustificata di fronte agli impegni assunti, e che non capisco perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici condoni così facilmente, dovrei concludere che le sue condi-

zioni economiche non sono tali da potere assumere nuovi oneri. E notate, o signori, che per l'articolo 20 della convenzione, noi soli siamo responsabili verso il Governo federale svizzero dei 45 milioni e delle eventuali somme maggiori che potessero occorrere.

Il dubbio che occorra di più non è infondato; me lo conferma la relazione dell'onorevole Giunta.

Da questa relazione si rileva che i computi del Comitato dell'Unione e della Commissione tecnica italiana, sia sul capitale di costruzione, sia sull'esercizio delle linee ferroviarie ticinesi, il cui disavanzo si riversa sul capitale stesso, non erano identici.

Parimente vi ebbe differenza tra il Comitato stesso e la Commissione mista della Conferenza nel computo dell'introito.

Io dico questo tanto perchè si sappia che i dati sono soltanto presunti, e che quindi regge la presunzione che in seguito si dovranno aggiungere alcuni altri milioni.

Ma mi dice un deputato vicino: « I versamenti sono ripartiti in lunghe rateazioni. » Sta bene; questo gli è un buon argomento quando si tratti di opere d'incontestata utilità, e che esigono ingenti dispendi; ma l'argomento delle rateazioni cessa di valere se queste opere fossero meno opportune, o potessero eseguirsi a miglior mercato, o potessero essere sostituite da altre di minor costo. Spero che l'onorevole Sella sarà in ciò del mio avviso.

È questo precisamente che io dico: se noi possiamo egualmente valicare quei gioghi, se possiamo agevolmente conseguire il beneficio di un valico alpino, di quest'opera gigantesca, di cui bene a ragione diceva l'onorevole ministro Jacini che « avrebbe rimessa la patria nostra nelle condizioni che le spettano in mezzo al commercio universale, ed aumentato il valore e l'importanza di molti altri pubblici lavori già eseguiti od in corso di esecuzione nella penisola, dei quali diverrebbe la corona ed il compimento; » se noi dunque possiamo ottenere questo beneficio a miglior mercato e più presto, io non capisco per qual ragione dobbiamo votare la proposta convenzione.

Od il Governo vi è spinto da altre ragioni, da ragioni di indole politica, e allora lo dica chiaramente; starà in noi di valutarle e di vedere se sieno di tale natura, se sieno così prevalenti da dovervi posporre ogni altra considerazione economica.

Ma se queste ragioni non vi fossero, io prego la Camera a riflettere due volte prima di sobbarcare il paese ad un carico tanto oneroso.

Si ripete, e questo è un grande argomento: pel passo del Gottardo tutto è pronto; votate la convenzione e l'impresa è assicurata, la società sarà costituita in breve; mentre tutte le altre linee, e particolarmente lo Spluga, non sono uscite dal campo delle utopie.

Rispondo prima di tutto che io metto in dubbio che, anche statuita la convenzione, l'impresa sia proprio

assicurata, e la società si debba ritenere costituita. Se ci fosse questa buona disposizione, e le persone d'affari ci vedessero dentro, la società si sarebbe formata *a priori* condizionatamente al sussidio. In secondo luogo ho motivo di ritenere che il progetto dello Spluga discenda dal campo delle nubi ed entri nel dominio della realtà. Quand'anche poi non fosse, non sarebbe ragione di sperdere così leggermente i nostri milioni, che noi tutti sappiamo quanti sudori e quante lagrime costino al paese. (*Bene!*)

Mi meraviglio proprio dell'onorevole ministro delle finanze, il quale tante volte ci tiene qui delle sedute intiere per farci votare cento o duecento mila lire, anche di dubbia esazione, e poi così di punto in bianco dà la sua adesione a questo getto del pubblico denaro. Piuttosto spendiamo di più nell'armamento dell'esercito, nelle ferrovie meridionali, nella viabilità della Sardegna, nella marina.

Giacchè però l'onorevole Mordini, nella sua relazione, cita alcune parole dell'ingegnere Vanotti, uomo del resto competentissimo, e cui anzi mi piace testimoniare in questa occasione il mio rispetto, mi permetta la Camera che citi anch'io le « considerazioni » dello stesso autore « sulla questione del valico alpino, con una ferrovia al San Gottardo o allo Spluga. »

Esaminato l'elaborato rapporto d'inchiesta del 1865, egli conchiude che dai risultati del medesimo « la prevalenza dello Spluga sul San Gottardo, dal punto di vista della nazione italiana non è più un dubbio, ma una grande verità; » ed arriva perfino a dire che il giudizio definitivo della Commissione commerciale del 1865, basato sopra quei medesimi risultati, non fu nè giusto, nè logico.

« Strano parrà certamente, » egli dice, « che tanto i gottardisti, col signor Jacini alla testa, quanto gli splughisti, abbiano a riportarsi tutti agli atti del 1865 per confermare le rispettive tesi, quantunque opposte fra loro. Eppure è così. Ma questo curioso fenomeno ha la sua spiegazione nel fatto che il signor Jacini, e con esso i gottardisti, si appoggiano soprattutto al voto finale della maggioranza di quella Commissione, mentre i fautori dello Spluga tengono conto soprattutto del valore intrinseco delle cifre, e delle vere ragioni che dal contesto degli atti della Commissione stessa emergono a favore di questo valico, e tengono conto altresì delle circostanze che, quantunque estranee al vero merito della questione, hanno avuto parte non lieve nel determinare quel voto finale. »

Appoggiandosi poi alle cifre, prova più convincente di qualsiasi ragionamento, dimostra che una tonnellata di merci (e notate bene che i suoi calcoli sono fondati sopra i computi della Sotto-Commissione governativa, pubblicati negli atti del 1865, e quindi si devono ritenere per computi ufficiali) da Genova a Basilea, pel San Gottardo, costerebbe lire 11 e 39 centesimi, mentre da Marsiglia a Basilea, per le linee francesi, costa

lire 11 e 16 centesimi; di guisa che vi ha una differenza, a favore di Marsiglia, di 23 centesimi per tonnellata. Coticchè Basilea non può essere, come impropriamente asseriva ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici, l'obbiettivo del commercio di transito da Genova; perchè su quel mercato Marsiglia, colle facili linee francesi, la vince sopra la linea del Gottardo, e quindi su Genova.

Anzi bisognerebbe concludere che pei mercati della Germania centrale e renana, Genova è meglio favorita dallo Spluga, di quello che dal San Gottardo; notando anche questa circostanza che, per lo Spluga, tutto il movimento da Genova toccherebbe Milano, mentre, pel San Gottardo, Milano sarebbe lasciata in disparte.

Ora facciamo il confronto fra lo Spluga ed il San Gottardo nell'interesse di Genova.

Da Genova a	Per lo Spluga toccando Milano	Pel San Gottardo senza toccare Milano
Romanshorn sul lago di Costanza per tonn.	9 84	11 50
Lindau »	7 1437	9 4000
Singen, nodo delle linee germaniche »	10 52	11 37
Ulma »	11 58	13 65
Augusta »	9 7493	11 5323
Stoccarda »	10 0721	10 5003
Carlsruhe »	10 6084	10 9171
Mannheim »	11 4097	11 7194

E confrontando il costo di trasporto per una tonnellata di merce nell'interesse di Milano si ha:

Da Milano a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
Basilea per tonn.	9 28	9 05
Zurigo »	7 66	7 83
Singen »	7 91	9 13
Romanshorn »	7 18	9 26

Che se invece del costo del trasporto, noi consideriamo le distanze dai mercati d'oltr'Alpe, tanto per riguardo al commercio di transito, come per riguardo al commercio internazionale, abbiamo le seguenti risultanze:

Da Genova a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
Costanza chil.	469	548
Romanshorn »	450	529
Monaco »	701	833

Per cui nell'interesse del transito da Genova la linea

al valico dello Spluga ha una notevolissima prevalenza su quella del San Gottardo, per tutti i mercati ad oriente di Sciaffusa e di Strasburg; mentre anche per questi la maggior lunghezza della prima in confronto alla seconda è di soli otto chilometri.

L'onorevole Mordini nol nega, e nella sua lealtà non ci nasconde nemmeno quanto scrive il Vanotti a questo proposito. Ecco che cosa egli dice:

« Alcuni obbietano che Genova deve preferire il Gottardo allo Spluga, perchè collo Spluga Venezia farebbe dannosa concorrenza a Genova. Questa tesi è erronea, anzi si verifica precisamente il contrario. Eccone la prova: collo Spluga la concorrenza del porto di Genova al porto di Venezia, viene spinta a 45 chilometri oltre Ulma verso Augusta, fino a metà via tra Ulma e Augusta, mentre col San Gottardo non si arriva ad Ulma. Colla ferrovia del Gottardo, Genova non può competere con Marsiglia sul mercato di Basilea, e permette a Venezia colla via del Brennero di fare concorrenza a Genova stessa sopra una larga zona al di là delle Alpi in Baviera e nel Württemberg. Colla via dello Spluga, invece, Genova arriverebbe egualmente a Basilea come col San Gottardo, ed estenderebbe la sua azione sopra una più larga zona in Baviera e nel Württemberg.»

Ora vediamo le distanze da Milano.

Da Milano a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
Costanza chil.	319	424
Romanshorn »	300	400
Strasburg »	520	538
Norimberga »	599	717
Monaco »	551	709

Per cui, nell'interesse del commercio internazionale, la via dallo Spluga per Milano ha una notevole prevalenza sopra quella del San Gottardo per tutti i centri della Germania e anche per quelli della Svizzera che non sono situati all'occidente di Sciaffusa e di Zurigo; solo per Basilea il Gottardo prevarrebbe di 24 milioni.

Dopo tutto ciò io non capisco davvero come, tanto Genova quanto Milano, abbiano deliberato una sovvenzione in favore del Gottardo. O piuttosto capisco la ragione per cui Genova deliberava una uguale sovvenzione per lo Spluga, e Milano abbia ristretto a due milioni e mezzo pel San Gottardo quella sovvenzione di dieci milioni che il suo Consiglio provinciale aveva statuito per lo Spluga.

Una voce. Si sono messi in economia!

BEMBO. Dopo che ho parlato di Genova e di Milano, come punti più salienti tanto nei riguardi del commercio di transito, come nei riguardi del commercio internazionale, mi perdoni la Camera se, provocato

più volte e dall'onorevole Bonfadini e dall'onorevole Zanardelli, io non posso dimenticare che appartengo ad una città situata in riva all'Adriatico.

Alieno dal portare in questa Assemblea questioni locali od interessi speciali che volgarmente si chiamano di campanile, io vorrei prescindere anche in questa circostanza dall'esaminare la proposta Convenzione sotto il punto di vista della Venezia, quantunque si tratti più specialmente dell'Adriatico che della sola Venezia. Ma non posso tacere (*Parli! parli!*) dal momento che la relazione della Giunta vorrebbe provare che « la grande Commissione commerciale del 1865 ebbe in vista ne' suoi studi l'interesse di Venezia; » dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici asserisce pur egli nella relazione che precede il suo progetto di legge « che la scelta del Gottardo fu fatta dopo che la Commissione stessa estese le sue indagini ed i suoi studi comparativi al porto di Venezia ed ai centri principali del commercio delle provincie venete, dopo che aveva ponderatamente ed imparzialmente apprezzati gli interessi di quella nobilissima parte d'Italia. »

Sarà vero che questi interessi siano stati apprezzati: non darò una smentita agli onorevoli estensori di quelle relazioni: solamente io metto in dubbio che i nostri interessi sieno stati intesi. Può darsi che io mi inganni; e attenderò dalla cortesia dell'onorevole relatore le sue deduzioni.

Vi ha una zona della Germania centrale e del Nord, la quale costituisce, dirò così, il dominio naturale del Brennero per Venezia. Ma in tutta l'altra zona, che chiameremo occidentale, la linea dello Spluga favorisce molto più gli interessi di Venezia che non farebbe il Gottardo e non faccio la stesso Brennero; e lo provo coi seguenti dati tolti alla medesima fonte che quelli di Genova e di Milano. Cominciamo dal costo dei trasporti.

Da Venezia a	Per lo Spluga	Pel Brennero
Basilea per. tonn.	9 3819	12 0373
Zurigo »	7 6238	11 1212
Romanshorn »	10 36	13 21
Lindau »	7 5664	9 6699
Singen »	8 2461	10 6048
Ulma »	9 1960	9 3375
Stoccarda »	10 5452	10 6867
Carlsruhe »	11 0310	11 7793
Mannheim »	11 8323	12 2770
Strasburg »	10 8320	13 0033

Se invece consideriamo le distanze dei mercati di ultr'Alpe, sia fra lo Spluga ed il Gottardo, sia fra lo Spluga ed il Brennero, abbiamo i seguenti risultati:

Da Venezia a	Per lo Spluga	Pel San Gottardo
Basilea chil.	634	679
Costanza »	534	708
Romanshorn »	515	689
Zurigo »	533	607
Strasburg »	735	822
Francfort »	933	1041
Berlino »	1331	1518
Monaco »	766	993

Da Venezia a	Per lo Spluga	Pel Brennero
Basilea chil.	634	739
Costanza »	534	579
Romanshorn »	515	560
Zurigo »	533	638
Strasburg »	735	780
Francfort »	933	876
Berlino »	1331	1208
Monaco »	766	507

Cosicchè, per le relazioni di commercio di Venezia e quindi dell'Adriatico e del Levante coi mercati d'oltre Alpe, la linea dello Spluga ha una notevole prevalenza sull'altra del Brennero per tutta la Svizzera ed i mercati lungo il Reno superiore; mentre poi favorisce assai più il transito dall'Adriatico e per l'Adriatico sopra tutti indistintamente i mercati del Reno e della Germania.

E quanto ad altri porti della riviera adriatica fino a Brindisi, gli è evidente che per essa e per Bologna la linea dello Spluga ha una notevole prevalenza sull'altra del San Gottardo per tutti i centri della Germania e del Reno, eccettuato solo Basilea; mentre prevale su quella del Brennero per tutti i mercati del Reno e della Germania fino ad oriente di Augusta su tutte le arterie della Germania stessa che conducono a Cassel, Brema, Amburgo e Berlino.

Per cui, senza parlare di Venezia i cui interessi, per quanto io desidero propugnare, non anteporrò mai agli interessi generali d'Italia, e calcolando invece quelli dell'Adriatico, mi sembra evidente che il commercio del medesimo con la Svizzera e con la Germania occidentale sarebbe molto più favorito dallo Spluga di quel che non lo sia dal Brennero; con che si ribattono le asserzioni di coloro che, volendo pur combattere lo Spluga, sostengono che dall'Adriatico pel Brennero si arriva più sollecitamente sui mercati del lago di Costanza e della Germania occidentale.

E poi non conviene dimenticare le tariffe differenziali con cui la società ferroviaria non nazionale può

sviare il commercio del Brennero e spingerlo al Sömering.

L'onorevole relatore ha scritto che questo timore è destituito di ogni fondamento; mi perdoni se in questa occasione io gli rispondo che su questo punto noi Veneziani ce ne intendiamo qualche cosa più di lui; noi che fummo per qualche tempo vittime di questi giuochi infelici di tariffe abbassate, di dogane parziali, di orari impossibili. Me ne appello al mio amico Luzzati.

Per l'Adriatico adunque il Gottardo sarebbe come non fosse, anzi peggio che esso non fosse. Tanto è vero che nessuno dei paesi bagnati da esso, o prossimi ad esso figurano nell'allegato 8, dove sono indicati i comuni e le provincie che hanno contribuito con sussidi per il valico del San Gottardo.

E quando io parlo dell'Adriatico, non accenno soltanto a Venezia od alle città congiunte ad essa per ragioni storiche, economiche e politiche; ma parlo di tutte le città che lambiscono le sue rive, o che, stando pure entro terra, tendono verso la sua curva marittima esterna.

L'Adriatico deve essere studiato in relazione agli interessi generali d'Italia, e mi pare che l'Italia debba occuparsene più di quello che finora non sembra preparata a fare. A questo proposito così scriveva l'onorevole nostro collega il deputato Valussi in una recente e preziosa pubblicazione:

« Il porto italiano dell'Adriatico che ha importanza per il traffico transalpino è soltanto quello di Venezia, ed a questo è menomato pur troppo dai porti che trovansi in mano dell'Austria la quale, pur ora, per i meglio collocati tra essi, come Trieste e Fiume, spende somme immense. Tanto maggiore ragione adunque si ha di tenerne il massimo conto, di migliorarlo in se stesso, di dargli una navigazione a vapore la più estesa possibile, che possa contrastare con quella della potenza vicina, di agevolargli colle strade ferrate il traffico coi paesi transalpini, per appropriargliene almeno quella parte cui può far sua con vantaggio rispetto ai porti che non sono in possesso dell'Italia. »

Dopo quanto ho avuto l'onore di esporre, le conclusioni vengono ad ognuno spontanee da sè. Molte cose avrei ancora a dire, ma ho promesso di esser breve, e non voglio abusare della benevola attenzione della Camera. Dacchè dunque parmi evidente...

Alcune voci. Dubbio!

BEMBO... Dirò dunque dubbio che lo Spluga risponda meglio alle varie necessità politiche, commerciali, geografiche dell'Italia; offra a Genova una zona più vasta di attività commerciale, che non potrebbe assicurarle il transito pel Gottardo; ponga Milano, quel vasto centro industriale ed economico della grande e ricca valle subalpina, in una situazione più favorevole; apra a Venezia l'accesso alla Germania occidentale, senza veruna probabilità di concorrenza da parte della linea

del Brennero; dacchè, malgrado le fatte asserzioni, l'Adriatico non venne contemplato negli interessi da proteggere colla ferrovia del Gottardo, io mi unisco alla mozione sospensiva proposta per altri motivi dal mio onorevole collega ed amico il deputato Villa-Pernice, e propongo che la questione del nuovo valico alpino venga nuovamente riassunta e studiata, anche in riguardo agli interessi dell'Adriatico.

Signori, l'argomento di questi valichi pende da circa trent'anni; sarà meno male se noi attendiamo un altro anno prima di risolverla, di quello che se votiamo in fretta una convenzione della quale in avvenire noi dovremo certamente dolerci.

PRESIDENTE. L'onorevole Maldini ha facoltà di parlare.

MALDINI. E una strana combinazione codesta, che due deputati, i quali rappresentano in questo recinto la medesima città, cioè Venezia, l'uno dopo l'altro sorgano a parlare in senso diametralmente opposto, poichè dichiaro fin d'ora che io parlerò in favore della linea del Gottardo.

L'onorevole Bembo combatte il presente progetto di legge sotto il punto di vista degli interessi dell'Adriatico. Io non arrivo al punto di dire che l'Adriatico debba sorgere tutto insieme per sostenere il Gottardo, ma sostengo invece che la linea del Gottardo non pregiudica gli interessi dell'Adriatico.

Siccome gli onorevoli oratori che mi precedettero hanno trattata la questione sotto gli aspetti speciali di finanza, di tracciati e di convenzione, ed hanno corroborata la loro opinione con dati e con cifre, io (a questo punto anche della seduta) non credo opportuno di entrare ampiamente in questa discussione, citando anch'io dati e cifre.

Mi limiterò solo ad alcune considerazioni generali, ad alcune osservazioni pratiche sotto l'aspetto commerciale della questione, lato codesto che non mi pare sia stato ancora trattato in quest'Aula. E lo farò appunto perchè quest'aspetto dell'argomento fu precisamente quello che, studiando assiduamente questa questione, mi ha fatto propendere in favore della linea del Gottardo.

Ieri ho chiesto la parola allorquando l'onorevole Bonfadini, al pari dell'onorevole Bembo, disse che gli interessi dell'Adriatico erano lesi da questo progetto di legge.

Fino ad ora tutti gli interessi della Venezia che furono portati in questo recinto, furono sempre in accordo cogli interessi generali dello Stato. Questa è una verità che bisogna rammentarla in questa circostanza. Ed a me dorrebbe moltissimo, se adesso si portasse una questione dinanzi alla Camera che fosse veramente a danno degli interessi speciali di Venezia. Ma per me, non ho questo timore; non credo che il progetto di legge che ci sta dinanzi sia contrario agli interessi di Venezia.

Quanto sono ora per dire non è certo riferibile all'onorevole Bembo e neppure, ben inteso, all'onorevole Bonfadini. Premetto questa dichiarazione allo scopo di escludere subito qualunque fatto personale che si volesse trarre dalle mie parole. Ma io credo però che sia opportuno di avvertire come molti *Splughisti* di Venezia lo siano per forza di altre circostanze.

Egli è un fatto (e mi spiace che ora non sia presente l'onorevole presidente del Consiglio, e ministro dell'interno) che, quando in un paese eminentemente governativo come il Veneto, ed in specie come Venezia, alcune autorità governative hanno delle idee fisse sopra certi argomenti, come potrebbe essere appunto l'argomento del Gottardo e dello Spluga, io dico che in questo paese così eminentemente governativo, quando dalle autorità si manifestano consimili concetti è impossibile che le idee emesse da questa autorità del Governo, non facciano una certa impressione, e che quindi gli apprezzamenti che ne derivano possano alcune volte riuscire in qualche parte erronei, e vi si formi un'agitazione artificiale.

BEMBO. Domando la parola.

MALDINI. Lo ripeto; queste mie parole non sono per nulla rivolte all'onorevole Bembo, ed io rispondo così fin d'ora al fatto personale per il quale l'onorevole Bembo ha creduto dover chiedere la parola. Diciamolo schiettamente, giacchè lo vuole: io ho fatto con ciò allusione al prefetto di Venezia, poichè è un fatto che il prefetto di Venezia ha tenuto delle letture a favore dello Spluga, ha promosso...

MASSARI. È un cittadino come gli altri, ed ha diritto di avere un'opinione.

PRESIDENTE. Non interrompa.

MALDINI. L'interruzione dell'onorevole Massari non mi giunse all'orecchio, quindi non gli posso rispondere. Mi lasci intanto rispondere al fatto personale dell'onorevole Bembo. Lo dichiaro nuovamente: le mie parole non hanno nulla di personale verso di lui. Egli per lo stesso motivo potrebbe allora dire a me che io vengo qui invece a sostenere il Gottardo per motivi opposti a quelli per i quali egli sostiene lo Spluga, mentre invece sono persuaso che l'onorevole Bembo non intende portare in questa discussione se non il frutto dei suoi convincimenti e dei suoi studi su tale materia.

Ma lasciando la questione dei fatti personali ed entrando nell'argomento, rammenterò come un corpo morale di Venezia abbastanza importante, quale si è la Camera di commercio di Venezia...

BEMBO. Precisamente.

MALDINI... la quale si occupa così assiduamente di tutte le questioni che interessano il commercio di quella provincia, non siasi fino a questo momento chiarita in modo deciso sopra l'oggetto che ora ci occupa.

Nella Camera di commercio di Venezia avvi anzi

una corrente, la quale è tutt'altro che favorevole allo Spluga, vi è quella corrente che, per così dire, rappresenta in quel Consesso, quelle stesse idee che io verrò or ora esponendo a voi, onorevoli colleghi. Non so se in questi ultimi giorni ci sia stato qualche voto speciale della Camera di commercio di Venezia sopra questo argomento: ma so benissimo che fino a tre o quattro giorni addietro, voti espliciti, decisi non ce ne furono nel senso nè del Gottardo nè dello Spluga, e solo aderì a compiere alcuni studi sulla questione di codesti passaggi alpini.

Del resto io credo che il quesito a Venezia sia stato mal posto. Egli è certo che qualora si faccia astrazione dal Mediterraneo e quindi dal porto di Genova e si vada a domandare a Venezia, credete voi di trarre un maggior utile dallo Spluga oppure dal Gottardo, è evidente, dico, che bisognerebbe mancare del senso comune per non rispondere; io credo di trarre maggior utile dallo Spluga anzi che dal San Gottardo. Ma non è questo il modo nel quale si deve posare il quesito.

Siccome non si può distruggere la posizione geografica d'Italia, siccome dall'altra parte sul Mediterraneo ha vi il porto di Genova, così bisogna mettere il quesito in termini precisi ed esatti, e dire a Venezia: credete voi che un nuovo valico alpino sia lo Spluga, sia il Luckmanier, sia il Gottardo possa servire a Venezia? Allora vi si risponderà che desso serve a Genova, perchè quei valichi alpini sono alle spalle di Genova. Se il quesito fosse stato messo in questi termini, io credo che probabilmente a Venezia non ci sarebbero tanti splughisti quanti ve ne sono oggidì, e che nessuno si sarebbe forse allarmato per l'attuale progetto di legge non trovandolo lesivo agli interessi di Venezia.

Senonchè per considerare esattamente il problema, è necessario appunto in questa questione dei valichi alpini, di guardare quale sia la posizione dell'Italia rispetto alle grandi correnti commerciali. Mi sembra che fino ad ora non siasi trattata una tale questione. Quindi chieggo il permesso alla Camera di esaminarla praticamente e brevemente sotto questo aspetto, concretando così la questione.

L'Italia ha alle spalle la Germania centrale ed occidentale, ossia quasi tutto l'impero germanico; essa si trova in mezzo al Mediterraneo, in una posizione che non è nel senso del meridiano, ma bensì inclinata verso l'Oriente. Questa condizione geografica è una circostanza indispensabile ad essere stabilita *a priori*.

L'onorevole Bembo disse che le condizioni di Venezia rispetto a questi nuovi valichi non potevano essere considerate dalla gran Commissione istituita nel 1865 quando essa trovavasi sotto il dominio austriaco. E sebbene non abbia voluto mettere in dubbio le asserzioni contrarie del relatore quali si trovano esposte nella relazione, soggiunse però che i Veneti probabilmente non furono intesi in proposito.

Adesso non saprei se i Veneti furono o non furono intesi; però colgo quest'occasione un po' tardi, ma meglio tardi che mai, per ringraziare pubblicamente gli onorevoli Correnti, Castagnola e Casaretto, di avere spontaneamente preso in considerazione in quell'epoca anche gl'interessi di una provincia che in quel momento non era ancora unita al regno d'Italia. Ripeto che ignoro se qualche Veneto ha potuto allora propugnare i nostri interessi in modo diretto od indiretto; ma, quand'anche non ci fosse stata nessuna voce veneta per far propendere la bilancia dal lato degli interessi veneti in quella Commissione, basta l'esame semplice, basta lo sguardo che si può gettare sopra una carta d'Europa per risolvere il quesito in relazione degl'interessi dei due mari che circondano l'Italia.

Egli è evidente che, dopo il taglio dell'istmo di Suez, l'Italia è il ponte di passaggio di tutto il commercio delle Indie, di tutta quella immensa corrente commerciale che dalle Indie va verso l'Inghilterra e si sparge per l'Europa, e, viceversa, di quella che viene giù dall'Inghilterra raccogliendo le merci europee per dirigerle verso l'Oriente e le Indie.

Poc'anzi dissi che la posizione geografica d'Italia trovasi inclinata verso l'Oriente. Quale effetto produce questo fatto? Produce l'effetto che, per il commercio che viene dalle Indie per l'istmo di Suez o viceversa, ne possono profittare tanto Genova da una parte, quanto Venezia dall'altro, secondo la regione dell'Europa verso la quale viene spedita la merce.

Oltre questa corrente commerciale indiana, ve ne ha un'altra, che è la corrente prodotta dal commercio americano, quella che da Genova o da Marsiglia per lo stretto di Gibilterra si dirige verso le Americhe o viceversa.

Ora è evidente (e ciò serve a meglio dimostrare la mia tesi) che non viene in mente a nessuno di credere che Venezia possa approfittare di questo commercio per l'America. Si comprende benissimo che di questo movimento commerciale ne approfitta il porto di Genova per causa della sua posizione rispetto allo stretto di Gibilterra. Venezia è quindi estranea a questa corrente commerciale per ciò almeno che si riferisce al nuovo passaggio alpino, qualunque desso sia, Gottardo o Spluga.

Esaminiamo dunque soltanto il commercio di transito per le Indie. E qui permettete, signori, che io insista sull'utile e sul profitto che ne possono ritrarre i due porti di Genova e Venezia contemporaneamente da codesto commercio delle Indie, sempre però a seconda delle varie contrade verso cui sono spedite le merci che dall'Asia ci provengono per il bosforo di Suez, o che, passando per l'Italia, sono dirette verso le Indie.

Ma, prima di accingermi all'esame del commercio di transito delle Indie, occorre avvertire che vi sono due generi di commercio.

Sono questioni forse ripetute più volte in questo recinto, ma mi è necessario pur ripeterle in questa occasione.

Vi sono adunque due specie di commercio; il commercio leggero e il pesante: il leggero si compone di gruppi, lettere e passeggeri specialmente nel transito per l'Asia; questo commercio leggero di gruppi lettere e passeggeri, appena può toccare terra, al primo porto che trova lascia la nave per prendere subito la ferrovia.

Evidentemente per questo genere di transito, il solo, il vero porto per le Indie è Brindisi, non c'è nessuno che glielo tolga.

Avvi poi il grosso commercio, quello cioè delle vere merci, e queste vanno nei porti i più interni del continente, poichè appena il grosso commercio sbarca in un porto e comincia a percorrere una ferrovia, bisogna subito tener calcolo delle tariffe ferroviarie a tanto il chilometro di percorso, mentrechè dai luoghi lontani i noli sui bastimenti si fanno in grande, cioè per il Mediterraneo o per l'Adriatico, senza guardare che si tocchi più un porto che un altro.

Dunque il tornaconto del commerciante è sempre quello di approdare nei porti i più internati.

Come io diceva, l'Italia, che è messa dalla provvidenza in questa felice posizione così vantaggiosa per raccogliere le grandi correnti del commercio mondiale, ha al fondo della penisola o, se volete, alla testa, secondo il punto dal quale si guarda la penisola, ha i due porti di Genova e Venezia, porti internati; Venezia più ancora di Genova. Adunque il commercio indiano di transito deve affluire tutto a codesti due porti; gli altri porti dell'Adriatico o del Mediterraneo non ne possono approfittare, se non per le destinazioni locali, ma non per il transito.

Oltre questi due porti, Genova cioè e Venezia, da una parte vi è Marsiglia, dall'altra Trieste; e bisogna in questa considerazione non dimenticare questi due porti, sebbene esteri, anzi appunto perchè esteri. In oggi non è più ammissibile che una mercanzia vada in un porto che sia estraneo alla zona speciale di commercio alimentato dal medesimo. Ciascuno di questi porti che ho citati ha infatti la sua zona commerciale da provvedere: Trieste ha la linea del Sömmering; Venezia ha quella del Brennero. Si dice che il Brennero non è tutto nostro; ma qualunque altro valico che si faccia non sarà mai tutto nostro; saremo dunque allo stesso caso.

È vero però quello che disse l'onorevole Bembo, che alle volte le questioni di percorrenza possono essere alterate dal fatto delle tariffe differenziali; e appunto noi Veneti abbiamo avuto un esempio dannoso su questo proposito. Qui anzi faccio un pubblico ringraziamento al signor ministro del commercio ed all'onorevole nostro collega Luzzati, i quali hanno insieme cercato di provvedere a questo sconcio delle tariffe diffe-

renziali. Il vantaggio per Venezia si può dire quasi che è stato immediato. Io non so se molti dei miei colleghi hanno tenuto dietro ad una pubblicazione fatta in questi ultimi giorni dalla Camera di commercio di Venezia. È una pubblicazione la quale fa aprire il cuore, io credo, a tutti, perchè gli interessi di una città sono interessi generali, o, per meglio dire, l'interesse generale dello Stato è rappresentato dalla massa degli interessi delle varie località. Da quella pubblicazione si scorge come il commercio di Venezia per l'Egitto, le Indie, la Grecia e la Turchia, il commercio d'importazione di queste quattro contrade, nei soli primi quattro mesi del 1871, superi il commercio dell'intero anno 1870. È questo un fatto che io spero farà rallegrare anche l'onorevole ministro delle finanze.

Genova avrà, poichè non l'ha ancora, tra breve lo sbocco del Moncenisio. Ma la condizione del Moncenisio per Genova è diversa da quella che ha il Brennero per Venezia, e di quella che può essere il Gottardo o lo Spluga per Genova. Il Moncenisio è un passaggio il quale serve veramente per fare concorrenza ad un porto estero, al porto di Marsiglia.

Anche Venezia potrà con una nuova ferrovia fare concorrenza verso la linea del Scemmering al porto di Trieste.

Disgraziatamente questa linea è ancora un'aspirazione, poichè si discute sempre se deve passare per una località piuttostochè per un'altra. Ma è probabile che si vengano alla fine a concretare le idee, ed a stabilire il punto di congiunzione della ferrovia di Udine con la Rudolfiana.

Come dissi, questo nuovo tronco di ferrovia del quale ho ora parlato, e che adesso si sta sempre discutendo se debba passare per la Pontebba o per il Prediel, e l'altra linea del Moncenisio, sono veramente intese a fare concorrenza ai porti esteri, Marsiglia da un lato, Trieste dall'altro. Ma il valico, del quale ora ci occupiamo, è inteso a tutt'altro effetto. Fra il Brennero ed il Moncenisio non esiste nessuno sbocco per il commercio del porto di Genova.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici quest'oggi ha detto, a me pare eccellentemente, che l'obbiettivo del commercio italiano bisogna vedere dove si voglia portarlo; se lo vogliamo portare al lago di Costanza, oppure a Basilea.

Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici intendesse parlare della linea Basilea-Costanza dove effettivamente si congiunge la gran massa del commercio che viene dall'Inghilterra, dall'Olanda, dal Belgio. Infatti bisogna innanzitutto determinare codesto obbiettivo. Se si vuole raggiungere il lago di Costanza, bisogna allora decidersi per lo Spluga; se invece si intende far capo alla linea Basilea-Costanza, si deve votare per il Gottardo. Però ambedue queste linee dello Spluga e del Gottardo tendono a Genova e non a Venezia; ambedue questi passaggi sono ad oc-

cidente del Brennero, hanno Genova alle spalle e sono fuori della vera zona commerciale di Venezia, che è la linea del Brennero.

Sarebbe un'illusione il credere che le merci che vengono dalle Indie possano andare a Venezia per poi prendere la linea di Milano e avviarsi allo Spluga od al Gottardo. È cosa evidente che queste merci andranno sempre a Genova e non a Venezia. Invece a Venezia andranno tutte le merci le quali sono destinate alla Germania centrale verso il Baltico ed anche al mare del Nord: le mercanzie destinate per la Germania occidentale, o quelle che dalla valle del Reno passano pel Belgio, per l'Olanda andranno invece a Genova. Le prime prendono fin d'ora la via del Brennero: le seconde prenderanno il Gottardo, se la Camera si pronuncierà per questo passo, mentre passeranno per Marsiglia, se la Camera non vorrà scegliere questo valico alpino, poichè in tal caso non si farà certamente un'altra linea, ma resteranno le cose come sono oggidì.

Ho detto che preferisco al lago di Costanza raggiungere piuttosto la linea Basilea-Costanza, poichè ripeto, a questa linea fanno capo le maggiori linee di strade ferrate che muovono dal nord dell'Europa e per la Germania occidentale e la Svizzera scendono al Mediterraneo. E qui non vuoi tacere una circostanza, sebbene il ricordarla possa riuscire doloroso ad una nazione vicina. La valle del Reno dopo l'annessione dell'Alsazia e della Lorena all'impero germanico acquistò per Genova un'importanza che prima non aveva.

La linea che andrebbe da Genova per lo Spluga metterebbe alla parte orientale del lago di Costanza e sarebbe quindi una linea parallela, ad una certa distanza se volete, ma parallela alla ferrovia del Brennero. Ora, questa circostanza dovrebbe far aprire gli occhi a quelli che in Venezia sostengono lo Spluga, poichè potrebbe per tal modo farsi da Genova effettivamente una seria concorrenza al Brennero attraverso lo Spluga. Mentre questa concorrenza contro Venezia non la farà mai Genova per la linea del Gottardo. Per conseguenza io credo che il Gottardo sia lo sbocco il più utile alla città di Genova, e siccome qui non ci sono di mezzo interessi d'altro genere, poichè, almeno secondo la mia convinzione, gli interessi di Venezia non entrano in questa zona commerciale del Gottardo, così credo che effettivamente nell'interesse italiano si debba votare la linea del Gottardo anzichè quella dello Spluga.

Certo vi sono altre questioni, oltre le distanze chilometriche, cioè le pendenze delle quali bisogna tenere conto quando si fanno calcoli di spedizioni commerciali; ma è evidente che anche le maggiori percorrenze sono un fattore essenziale, un elemento da calcolarsi.

Ora, ho sentito ieri dall'onorevole Bonfadini ed oggi dall'onorevole Bembo ammettere una maggiore di-

stanza di 250 chilometri da Basilea a Marsiglia, anziché da Genova a Basilea, e soggiungere che ad onta di questo vantaggio che avrebbe Genova di 250 chilometri sul porto di Marsiglia, ad onta di ciò, col mezzo di tariffe differenziali si verrebbe a fare in modo che non ci sia il vantaggio di dirigere le merci da Basilea al porto di Genova. Dissi anche io poc'anzi che, col mezzo delle tariffe differenziali, si può sviare il commercio, alterare la geografia, se si vuole, come la si è alterata riguardo a Venezia per lungo tempo, facendo scomparire così 180 chilometri in favore di Trieste. Or bene, queste tariffe differenziali non so se esistono ancora oggidì; in ogni caso, quando anche esistessero, io credo che allorchè si apre un passaggio alpino per mezzo di una convenzione internazionale di questa natura, è evidente che si deve poscia con tutta facilità venire anche a trattative per regolare la questione delle tariffe ferroviarie; ed allora la geografia riprenderebbe il suo posto. E siccome il Gottardo si trova sul meridiano di Genova, così è evidente che desso rappresenta il valico più adatto e proficuo per il commercio di transito di quel porto.

Del resto la città di Genova ha dimostrato con la sottoscrizione di 7 milioni in favore del Gottardo quanto essa apprezzi i vantaggi di questa linea.

Ma avvi inoltre un'altra causa su questo proposito che non è stata ancora avvertita. Voi non avete dimenticato che nel mese di dicembre scorso noi abbiamo approvato in questo recinto una convenzione tra il Governo ed il municipio di Genova, il quale spende altri sette milioni e mezzo, se non erro, per acquistare la darsena ed il cantiere della Foce. Voi non rammenterete forse, ma io debbo rammentarmene, perchè ne fui relatore, come il progetto ministeriale si fondava essenzialmente sulla speranza di aprire il valico del Gottardo. Dunque nel concetto di Genova tutto quel contratto che essa fece col Governo era evidentemente fatto colla speranza di avere codesto sbocco del Gottardo.

Dopo ciò, non mi si venga a dire che per Genova è più utile lo Spluga che il Gottardo. Scusate, signori, ma i Genovesi sanno bene quello che è del loro vantaggio, senza che noi qui, per sostenere piuttosto una linea che un'altra, veniamo a fare loro credere quello che essi non vogliono credere, nonostante le nostre parole in questo recinto.

L'onorevole Bembo ha terminato il suo discorso accettando la sospensiva di questo progetto di legge. E diffatti io credo che questa sia la cosa più naturale per quelli che combattono il Gottardo. La sospensiva, sotto qualsiasi aspetto la si presenti, equivale non solo al rigetto della legge, poichè questa è basata sopra accordi e trattati internazionali a scadenze determinate; ma la sospensiva, senza essere utile allo Spluga, servirà a privare l'Italia di qualsiasi sbocco alpino tra il Brennero ed il Cenisio. Accettando invece il Got-

tardo, noi avremo il vantaggio che i due porti italiani, di Genova nel Mediterraneo e di Venezia nell'Adriatico, diverranno naturalmente i veri porti della Germania centrale ed occidentale. Ma si dice che in questo modo noi saremo legati alla Prussia. Non comprendo veramente nel 1871 questa idea di essere legati ad un'altra nazione per causa dei vantaggi commerciali che derivano dal passaggio di uno sbocco alpino. Si potrebbe dire altrettanto che siamo legati alla Francia per causa del Moncenisio. Ma se non vogliamo legarci, c'è un mezzo semplice, si faccia una muraglia della China alla frontiera delle Alpi, si chiudano gli sbocchi alpini, ed allora potremo vivere tranquilli e chiudere alle mercanzie tutti i nostri porti. (*Risa di approvazione*)

Io non so se codeste sieno buone idee economiche del giorno d'oggi.

Si è parlato anche della difesa dello Stato in riguardo al valico alpino del Gottardo e dello Spluga, e, se non erro, l'onorevole Bonfadini ieri mi pare che dicesse che lo Spluga era più sicuro per l'Italia di quello che lo potrà riuscire il Gottardo. Io non entro in questo argomento che alla fin fine al giorno d'oggi non influisce molto.

L'onorevole ministro della guerra ed anche la Commissione generale di difesa dello Stato avranno certamente studiata questa questione prima che essa fosse portata in Parlamento. Ad ogni modo credo che sia anzi l'opposto di quanto asserisce l'onorevole Bonfadini, mentre di che si può aver timore riguardo al Gottardo ed anche allo Spluga? Si dovrebbe temere della Germania.

Ora bisognerebbe che la Germania invadesse quasi tutta la Svizzera per venire al Gottardo, mentre che per lo Spluga non ha bisogno di fare quest'invasione, e ci potrebbe essere, oltre dell'impero germanico, anche qualche altra potenza che potrebbe venire alla bocca dello Spluga con molta facilità.

Ieri l'onorevole Bonfadini, esaminando alcuni particolari relativi alla linea del Gottardo, ha, mi pare, considerata la quantità di tonnellate di carbone che si suppone potrebbe passare per il Gottardo e così pure il numero dei passeggeri che potrebbero prendere quella ferrovia. Evidentemente quando si vuol fare una strada ferrata, si cerca di stabilire i proventi di questa strada, ma mi pare che i proventi di un nuovo sbocco alpino, difficilmente si possano determinare con sicurezza. Independentemente dal carbone o dai passeggeri io credo, onorevole Bonfadini, che per quella linea passerà tutto il commercio marittimo che va all'America e passerà tutto il commercio indiano che va da Genova in tutto il resto dell'Europa occidentale. Dunque vedano che movimento commerciale si farà per quella linea.

Come corollario di questo progetto di legge, per un nuovo valico alpino, io pregherei l'onorevole ministro del commercio a prendere in considerazione le nostre

società di navigazione a vapore. Richiamo la sua attenzione sopra di ciò per il semplice, ma importantissimo fatto che Venezia ha da un lato Trieste che dispone di una società grandiosa come è il *Lloyd* austriaco, e che Genova ha dall'altra parte Marsiglia che dispone di parecchie società, fra le quali quella delle *Messageries Impériales*, che non so che nome avranno preso in questo momento.

Io non credo alla vecchia teoria dei porti rivali, credo però alla seria concorrenza tra due porti, allorchè questi dispongono di mezzi diversi. Perciò è necessario che noi facciamo pure qualche cosa per il commercio delle Indie e per il commercio dell'Oriente, cioè Grecia e Turchia.

Avendo io fatto parte di una Commissione i cui lavori furono adesso pubblicati per cura del ministro di agricoltura e commercio, credo di poter dire alla Camera che quella Commissione aveva già determinate alcune linee di navigazione a vapore che richiedono assolutamente la sovvenzione governativa, onde poter lottare con le linee estere di navigazione.

Pur troppo non credo che al 10 di giugno i ministri d'agricoltura e commercio e dei lavori pubblici possano venire alla Camera con un progetto di legge di questa natura; ma certo io li pregherei di fare il più sollecitamente possibile i lavori preparatorii per poter presentare al più presto il progetto di legge di sovvenzione alle società di navigazione per le Indie e per l'Oriente, che partano dai porti di Genova e di Venezia, e che raccolgano così il commercio del Mediterraneo da un lato e dell'Adriatico dall'altro.

Raccomanderei ancora una questione, sopra un punto della quale l'onorevole Bembo aveva chiamata l'attenzione del Ministero, cioè la comodità dei porti.

Io adesso non entro in dettagli su questo proposito; mi basta aver accennato soltanto a questa frase *comodità dei porti*. Epperò sono sicuro che l'onorevole ministro del commercio e dei lavori pubblici (perdoni l'onorevole Gadda, ma non mi era accorto che si trovava presente, epperò mi rivolgeva a quello che ha internamente il Ministero dei lavori pubblici) solleciterà anche i lavori della stazione marittima di Venezia.

È un fatto che quei lavori non vengono condotti come dovrebbero esserlo, che vanno con lentezza, e che non so se riusciranno in bene. Ma ad ogni modo è necessario che il Governo invigili sopra i lavori di quella stazione. Ora concludo.

Io credo che nell'interesse italiano si raccomandì il Gottardo siccome il vero valico alpino da farsi, e ciò nell'interesse commerciale. Il relatore della Commissione, gli onorevoli ministri, forse altri oratori che parleranno dopo di me, risponderanno alle varie osservazioni che furono fatte sulla convenzione e sui particolari del progetto. Io ho creduto di limitarmi solamente a considerare la questione, come dissi in principio del mio discorso, dal lato commerciale.

Credo che, giovando al porto di Genova, si venga a fare tutt'altro che un danno a Venezia; io credo anzi che sia un vantaggio per Venezia che il nuovo valico alpino sia il più distante possibile dal Brennero, sia sopra una zona sulla quale non vi possa essere concorrenza sul commercio di Venezia, ossia che Genova non venga a fare concorrenza sulla zona naturale del porto di Venezia, come sarebbe facendo lo Spluga.

Ho incominciato il mio discorso col dire che a Venezia ci sono molti splughisti; bramo quindi che si sappia che io darò il mio voto favorevole alla linea del Gottardo, convinto fermamente di fare così l'interesse italiano senza recare danno a Venezia.

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

BEMBO. I motivi per cui ho sostenuto il progetto dello Spluga, li ho indicati, buoni o cattivi che sieno, nel mio discorso. Altri motivi io non conosco, e mi duole, mi sorprende anzi, che l'onorevole deputato Maldini abbia potuto supporli. Senza escludere...

MALDINI. L'ho escluso anch'io.

BEMBO. Non dico questo... senza escludere che a Venezia ci possa essere un certo rispetto all'autorità di Governo, che per parte mia io non deploro, dichiaro francamente che nessuna pressione fu fatta da alcuno perchè sia sostenuto il progetto dello Spluga. Se fosse stata fatta, ciò che non è neppur verosimile, io certo da parte mia l'avrei recisamente respinta. Ed il paese è abbastanza istruito di questo argomento per conoscere da sè i propri interessi.

Ma, dacchè l'onorevole Maldini ha posto in dubbio che il commercio di Venezia siasi pronunziato o no intorno allo Spluga, quantunque io lo avessi prevenuto, mi piace di avvertirlo che in questo momento, dopo che io aveva già pronunciato il mio discorso, mi perviene un telegramma dal municipio di Venezia, il quale mi comunica che esso, di concerto con quella Camera di commercio, ha inviata una petizione al Parlamento (petizione che io raccomando fin d'ora), nella quale è propugnata la linea dello Spluga, oltrechè per l'interesse generale d'Italia, anche per l'interesse speciale di Venezia.

E dacchè ho la parola, rettifico un errore che l'onorevole Maldini mi ha fatto dire. Egli mi ha fatto dire che il Brennero non è tutto nostro. Io potrei desiderare che l'Austria ne cedesse una porzione all'Italia, ma ho saputo sempre che sul Brennero l'Italia non possiede nemmeno un palmo di terra.

PRESIDENTE. La Camera intende tenere seduta domani?

Voci. No! no!

Altre voci. Sì! sì!

MASSARI. Perchè la Camera non prenda una risoluzione in silenzio, non faccio che una sola osservazione. Potrei allegare molti argomenti per dimostrare non essere conveniente tener seduta domani, ma mi basta ad-

ditare l'aspetto di questa Camera in questo momento.

Voci a sinistra. Ha ragione!

MASSARI. In questo momento molti dei nostri colleghi si sono assentati colla persuasione che non vi sarebbe stata seduta domani. Se ora si decidesse di tenerla, la decisione non sarebbe presa dai deputati, ma sarebbe presa dai banchi. Io quindi prego il presidente di non mettere ai voti una tale proposta.

PRESIDENTE. Se non mi si fa la proposta di tenere seduta domani...

Voci. No! no!

ARRIVABENE. Io appoggio le osservazioni fatte dall'onorevole Massari. È impossibile che la Camera, nello stato attuale, si riconosca in grado di decidere se deve tener seduta domani.

LAZZARO. È evidente che non ci troviamo in numero; bisogna dire le cose come sono. Siamo appena quaranta deputati presenti. È dunque ben chiaro che non conviene prendere una deliberazione che riguarda molti dei nostri colleghi, i quali si sono assentati nella convinzione che domani non vi fosse seduta, e quindi sono lontani dall'idea, che poi in loro assenza si venga all'appello nominale, da cui siano per risultare mancanti. Io domando se questa è convenienza. Un certo riguardo verso i colleghi assenti noi lo dobbiamo avere; quindi mi associo alle osservazioni degli onorevoli Massari ed Arrivabene.

MINISTRO PER LE FINANZE. I deputati presenti, onorevole Lazzaro, decideranno a loro senno. Se non sono i deputati presenti, chi ha da decidere se si debba tener seduta domani?

Mi perdoni, il mio amico Massari, io credo che egli abbia fatto questa osservazione solo per eccitare i presenti a venire nella sua sentenza, di non tener seduta domani.

Per parte nostra dobbiamo naturalmente sempre rimetterci al giudizio della Camera in tutto, ed in specie per ciò che riguarda l'ordine dei suoi lavori; ma dovendo noi guardare il calendario, ci sia lecito di pregare la Camera a tener conto anche di questo.

PRESIDENTE. Io domando adunque alla Camera se intende...

Voci a sinistra. No! no! Non c'è domanda! Non siamo in numero!

PRESIDENTE. Non c'è domanda formale, ma ho sentito dire: domani! domani!

LA PORTA. Io domando che si verifichi se siamo in numero. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma questa domanda debb'essere fatta per scritto e da dieci.

LAZZARO. La manderemo.

LOVITO. Prego la Camera a voler riflettere che si rilevò lo scarso numero dei deputati al momento in cui si era per prendere una risoluzione. Vero è che, così in principio come in fine di seduta, il numero dei deputati è sempre scarso, ma in questi casi la Camera si astiene sempre dal prendere risoluzioni importanti.

Domani poi si potrebbe verificare questo, che al fine della tornata, quando avremo a risolvere su una mozione sospensiva o qualche cosa di simile, siccome vi sarà appello nominale, noi ci troveremo di fronte alla deficienza di numero, che è sempre ordinaria nei giorni di festa.

Invece noi lunedì abbiamo all'ordine del giorno la nomina della Commissione per l'applicazione della legge sul macinato e questa farà concorrere un certo numero di deputati ed allora, constatato così il numero legale, potremo procedere oltre nelle discussioni nostre.

Io quindi prego l'onorevole presidente di seguire la consuetudine ordinaria, secondo la quale alla domenica non si tiene seduta, salvo che dal numero legale dei deputati presenti non si decida altrimenti.

PRESIDENTE. Onorevole Lovito, io le farò osservare che la giornata di domani non basterà, perchè si esaurisca la discussione generale.

Ne segue che si può continuarla senza alcuna probabilità che la Camera possa essere chiamata a votare, ed ove lo fosse, potrà sempre esercitare il suo diritto: ma perchè impedire che la Camera sia per tener seduta domani? In questo io non vedo neanche una portata pratica, onorevole Lovito.

LOVITO. Sento il bisogno e colgo volentieri l'occasione di chiarire meglio le ragioni per cui l'altro giorno ho insistito perchè fosse mantenuto l'ordine del giorno. È dunque mia profonda convinzione che al punto in cui siamo, in tanta strettezza di tempo quanto è quella che corre da oggi al 15 del mese, nello stato morale e numerico attuale della Camera, non si possano discutere nè votare le tre leggi così importanti come sono quelle che il Governo vuole sieno discusse. Debbo altresì assicurare i signori ministri che il mio contegno non deriva punto da spirito di ostilità; ma che cosa volete? Per una certa pertinacia nelle mie convinzioni io debbo difenderle, e trovo assai strano che, trovandosi appena il numero legale nei giorni di lavoro, si voglia poi cercarlo, al punto in cui siamo, nei giorni di festa.

Prego dunque il presidente a seguire la consuetudine, secondo la quale di festa, salva votazione in contrario, non si tengono sedute.

MINISTRO PER LE FINANZE. Prima di tutto, desidero di osservare che, durante il corso della seduta, vi furono molti deputati presenti nell'Aula. Se alle 6 e 10 minuti alcuni si allontanarono per il pranzo o per altro, a mio credere non c'è da farne le meraviglie e da dire che si discuta davanti ai banchi. Stupisco anzi di me di trovarmi ancora qui e di non essermi avviato per uscire qualche minuto prima.

LOVITO. Gli altri sono un po' più lontani.

MINISTRO PER LE FINANZE. Adesso l'onorevole Lovito dichiara che, se egli fa quest'opposizione, vi è spinto dalla volontà d'impedire il compimento del programma dei lavori che il Ministero ha proposto e che la mag-

gioranza della Camera ha creduto di approvare, occupandosi come fa di questi disegni di legge.

Ma, sia logico, onorevole Lovito, è questo il modo? Egli propone in sostanza che si perda un giorno; ecco quello che egli vuole, affinché i lavori non progrediscono con sufficiente celerità.

Ciò avvertito, lascio che la Camera voti come meglio stima; se ha ragioni per non tenere seduta, avuto riguardo forse alla festa dello Statuto, voterà a suo senno.

Non capisco però, come si venga qui a fare una specie di questione pregiudiziale nel senso quasi che i deputati qui presenti non abbiano la facoltà di decidere, se domani si debba o no tenere seduta. Io non ne conosco il perchè, a meno che gli onorevoli deputati, i quali siedono a sinistra, abbiano sull'osservanza della domenica delle idee anche più rigorose degli altri. (*ilarità*)

MASSARI. L'onorevole ministro delle finanze per avere facilmente ragione delle mie obiezioni, dà alla mia proposta di non tenere seduta domani un significato che io, lo dichiaro francamente, non ammetto.

Io comprendo quant'altri mai la necessità del pubblico servizio, massime in questi momenti; ciò nondimeno ho fatto la mia mozione, perchè sono profondamente persuaso che domani non è nè punto nè poco conveniente di tenere seduta, per pura deferenza ai colleghi assenti e specialmente a quelli che debbono parlare.

Si tratta di una questione della massima importanza, nella quale si trova impegnata la fortuna del paese, ed è necessario, non solo che si discuta ampiamente, ma che i deputati siano presenti per ascoltare le ragioni delle persone competenti della materia.

Quindi io riduco la cosa ad una questione di pura convenienza, ma se l'onorevole amico mio, il ministro delle finanze (*Ridendo*), fa sorgere anche in questa occasione la questione di fiducia, la questione ministeriale (*ilarità*), io non ho a far altro che a sedermi e tacere.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io ho osservato che in generale l'onorevole Massari non ama le sedute domenicali (*Si ride*): questa è omai cosa storica, ed io intesi

dir questo e nient'altro, e non farò certo (*Ridendo*) nessuna questione di Gabinetto per la seduta di domani.

Ho detto che la Camera poteva votare a suo talento.

Quello che non ho capito è come si volesse togliere a 60 o 70 deputati la facoltà di decidere se domani si debba tenere o no seduta. Al che osservai che, se non lo decidono i presenti, non so chi l'abbia a decidere, mentre nessun regolamento loro lo vieta.

PRESIDENTE. Visto lo stato delle cose, credo che convenga di rimandare la seduta a lunedì. (*Movimenti diversi*)

Dunque lunedì a mezzogiorno.

La seduta è levata alle ore 6 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Nomina della Giunta incaricata di esaminare l'andamento della tassa del macinato e di riferirne;

2° Seguito della discussione del progetto di legge sul concorso dell'Italia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo.

Discussione dei progetti di legge:

3° Unificazione del debito pontificio;

4° Ordinamento dell'esercito;

5° Adozione delle cartoline postali e modificazione della legge postale;

6° Disposizioni relative alle spese per le opere idrauliche di 2ª categoria;

7° Approvazione degli elenchi delle opere idrauliche del Veneto e del Mantovano;

8° Determinazione della sede e giurisdizione dei tribunali militari speciali e territoriali;

9° Discussione della proposta del deputato Cancellieri per la nomina di una Giunta incaricata di esaminare i decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti;

10. Discussione del progetto di legge pel passaggio del comune di Volongo dalla provincia di Brescia a quella di Cremona.