

TORNATA DEL 12 GIUGNO 1871

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Votazione per la nomina di una Giunta incaricata dell'esame dell'andamento della tassa sul macinato.* = *Presentazione delle relazioni sui progetti di legge: parificazione delle Università di Roma e di Padova; vendita della villa di Portici alla provincia di Napoli; aumento di pretori e di consiglieri della Corte di appello di Genova.* = *Seguito della discussione generale dello schema di legge per il concorso nella spesa della ferrovia del Gottardo — Proposta sospensiva svolta dal deputato Villa-Pernice — Discorso del ministro reggente il portafoglio del dicastero dei lavori pubblici in difesa del progetto — Spiegazioni personali dei deputati Villa-Pernice e Bertani — Discorso del deputato Arrivabene in appoggio del progetto — Discorso del deputato Peruzzi contro il medesimo.*

La seduta è aperta al tocco.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato; indi espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,647. Il Consiglio comunale di Torino unisce i suoi voti a quelli del municipio d'Intra perchè alla convenzione per la ferrovia del Gottardo sia apportata la modificazione che il tronco di congiunzione a costruirsi sul lago Maggiore venga eseguito sulla destra sponda.

13,648. 12,681 abitanti dei comuni del circondario d'Aosta domandano che sia mantenuto e pienamente osservato il primo articolo dello Statuto, e venga dal Parlamento respinta la petizione inoltrata per l'abolizione di esso.

13,649. Garatti Gaetano, dimorante in Vittorio, congedato dal servizio militare a cagione d'infermità incontrate in servizio, si rivolge alla Camera per ottenere di venire ammesso al godimento dei benefici accordati dall'articolo 8 della legge sulle pensioni dei militari.

13,650. Il sindaco ed il presidente della Camera di commercio e d'arti della città di Venezia, premesse alcune considerazioni nello scopo di dimostrare che la linea del San Gottardo non è quella che veramente risponde agli interessi dell'intera nazione, ma invece meglio li favorisca quella dello Spluga, domandano che sia sospesa la votazione della relativa legge e siano intanto chiamate ad esprimere su di essa il loro voto le rappresentanze di tutti i paesi che hanno il maggior interesse nella scelta del valico alpino.

13,651. La deputazione provinciale di Como si rivolge al Parlamento perchè o con una nuova legge o nella compilazione del Codice sanitario venga data fa-

coltà alle provincie di provvedere al servizio del vaccinico come meglio crederanno, ma in modo però che il medesimo sia assicurato.

ATTI DIVERSI E PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

BERTEA, segretario. Vennero fatti alla Camera i seguenti omaggi:

Dal prefetto di Rovigo — Atti del Consiglio provinciale 1870, una copia;

Dall'avvocato Basilio Magni — Orazione pubblicata il 4 giugno 1871 per la circostanza della festa dello Statuto e dedicata a S. M., una copia;

Da Torino — Della solenne inaugurazione del monumento eretto in Torino ad Angelo Brofferio, copie 6;

Dal prefetto di Massa Carrara — Atti del Consiglio provinciale 1870, copie 4;

Dal presidente della Camera di commercio di Torino — Tavola lineare indicante i corsi legali accertati nel quinquennio 1866-1870 per la rendita del debito pubblico 5 per cento ed altri valori, copie 300;

Dal notaio Pietro Antonio Boggio — Discorso finanziario-politico pronunziato dall'offerente il 19 marzo 1871 al Consiglio municipale di Masserano, una copia;

Dal commendatore Pietro Tonnini — Raccolta di poesie e prose pubblicate per invito del sovrano Consiglio della repubblica di San Marino e consacrate alla memoria del conte Luigi Cibrario, una copia;

Da Caltanissetta — Memoria della città di Caltanissetta per l'avvicinamento della stazione ferroviaria al suo caseggiato, una copia;

Da Firenze — Comparsa conclusionale, note e documenti concernenti la causa Bobbini contro Bevilacqua La Masa, una copia.

GIUDICI. Ho domandato la parola per raccomandare alla Camera l'urgenza della petizione numero 13,651.

Questa petizione consiste in un gravame che fa la provincia di Como per essere stata posta a suo carico una parte delle spese le quali servono a pagare gli emolumenti del conservatore del vaccino di Torino, e ciò nello scopo di applicare l'articolo 18 dell'allegato O della legge sui provvedimenti finanziari 11 agosto 1870, in cui le spese del vaccino furono poste a carico delle provincie; e la provincia di Como giustamente, a parer mio, intende che, se passano a carico delle provincie, debba anche passare sotto la giurisdizione di queste tutto ciò che concerne la regolarizzazione di queste spese, e il personale impiegato alla conservazione del vaccino.

(È dichiarata d'urgenza.)

BEMBO. Raccomando alla Camera l'urgenza della petizione numero 13,650, spedita dal municipio e dalla Camera di commercio di Venezia, e l'invio della medesima alla Commissione dei valichi alpini.

Siccome si tratta che l'argomento è in discussione, e che la petizione mancherebbe affatto al suo scopo, qualora fosse presa in esame dopo la votazione della legge; così spero la Camera troverà giustificata questa mia domanda. Essa è inoltre giustificata dalla doppia circostanza che in questa petizione si rileva un errore incorso in ambe le relazioni, tanto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che della Commissione, rapporto agli interessi di Venezia e dell'Adriatico, di cui non fu tenuto conto; e si esprime senza ambagi l'opinione della città di Venezia sulla questione dei passaggi alpini: opinione basata a studi diligenti, e ispirata a reali interessi; non artificiale, come ieri ebbe ad osservare alla Camera un nostro onorevole collega.

PRESIDENTE. Questa petizione verrà trasmessa alla Commissione pel progetto di legge relativo alla ferrovia del Gottardo.

BERTEA. Può sembrare superfluo, ma a me non sembra inutile richiedere che la petizione 13,647 della città di Torino sia trasmessa tosto alla Commissione che sostiene il progetto di legge pel concorso dell'Italia nella spesa del valico alpino pel Gottardo attualmente in discussione. Faccio questa istanza senza entrare nel merito della petizione stessa, perchè mi dichiaro incompetente.

(La Camera acconsente.)

PRESIDENTE. Per mal ferma salute il deputato Bove domanda un congedo di 20 giorni; il deputato Moro di cinque. Per lo stesso motivo, comprovato da annesso certificato, il deputato Gregorini domanda un congedo di un mese.

Per ragioni di pubblico servizio il deputato Bucchia chiede un congedo di 20 giorni.

Per affari privati l'onorevole Sidoli domanda un congedo di otto giorni, e l'onorevole Breda di tre.

(Cotesti congedi sono accordati.)

MORPURGO, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge che concerne la parificazione dell'Università degli studi di Roma e di Padova. (V. Stampato n° 101-A)

BOSELLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per autorizzazione della vendita a trattative private alla provincia di Napoli della tenuta di Portici. (V. Stampato n° 115-A)

CAPONE, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente modificazioni sull'ordinamento giudiziario per quanto concerne i pretori e l'aumento dei consiglieri alla Corte d'appello di Genova. (V. Stampato n° 110-A)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

L'ordine del giorno porta la votazione per la nomina della Giunta incaricata di esaminare l'andamento della tassa del macinato e di riferirne.

Si procederà all'appello nominale.

(Segue la deposizione delle schede.)

Si lascerà l'urna aperta per gli onorevoli deputati che non hanno ancora votato.

La Presidenza avrà cura di controllare il numero dei deputati che prendono parte alla votazione.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del progetto di legge pel concorso dell'Italia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo.

L'onorevole Villa-Pernice ha facoltà di parlare.

VILLA-PERNICE. Si produce un fatto curioso nella discussione di questo disegno di legge, che con tanta insistenza si volle mettere all'ordine del giorno, conservandogli diritto di priorità in confronto di altre proposte di legge dichiarate di maggiore urgenza, ed obbligando l'onorevole Mordini relatore a scendere, ancora ammalato, nell'arena a rischio di non potersi giovare del sussidio di tutte le sue forze fisiche. Parlo delle sue forze fisiche, poichè, in qualunque stato di salute si trovi, l'onorevole Mordini possiede completamente le sue forze intellettuali. Il fatto curioso che si produce in questa discussione si è che anche gl'iscritti in favore finiscono col parlare contro, eccettuato l'onorevole Maldini, il quale però sembra contasse troppo sulla coerenza di opinione, tante volte abbandonata in questa questione anche da uomini seri, quando asseriva che a Venezia e nella Camera di commercio e nel Comune prevale il partito favorevole al Gottardo, poichè il telegramma giunto a proposito

all'onorevole Bembo dimostra che a Venezia il partito che favorisce lo Spluga prevale.

E vi ha oggi un altro fatto il quale dimostra che Venezia caldeggia lo Spluga, e questo fatto è la petizione presentata al Parlamento e sulla quale l'onorevole Bembo ha chiesto l'urgenza. In confronto di questa quasi unanimità di opinioni contro il progetto di legge, e al punto attuale della discussione, che mi resta a dire che non sia già stato detto? Rinunzio quindi alla vanità di pronunziare un discorso che sarebbe inutile, e spero che la Camera me ne darà merito per ascoltare benignamente le poche cose che mi rimangono a dire. E non risento dispiacere se gli onorevoli colleghi che mi precedettero nella parola mi hanno tolto l'occasione di fare un discorso, perchè riconosco che essi hanno esposto le questioni e le difficoltà molto meglio di quello che io avrei potuto fare, e riconosco anche che essi hanno sviluppato altre questioni e altre difficoltà alle quali io non aveva pur pensato, che non avevo nemmeno immaginato, e che vengono a confermarmi sempre più nell'impenitenza finale quanto all'opinione che lo Spluga avrebbe dovuto preferirsi, possa e debba ancora preferirsi. So che mi si risponderà che è molto facile persuadersi di ciò di cui si è già persuasi, e che colla passione più che colla ragione lottano i pochi splughisti (i quali parmi però che ora non siano più tanto pochi, se si ha riguardo al fatto che si produce alla Camera), come ne fanno prova i discorsi concitati dell'onorevole mio amico Bonfadini e dell'onorevole Zanardelli.

Signori, vi hanno molte sorta di passioni, e tra queste vi ha quella per la verità, la quale diventa tanto più forte e potente, quanto è più contrastata, che dalle incoerenze e dalle defezioni altrui trae nuova vita, che ci spinge all'estrema lotta, sicuri anche di perdere, ma sicuri, per altra parte, che, vinti, avremo il conforto di aver sostenuto una causa giusta, la causa della verità. Un giorno, ma troppo tardi, coloro che oggi osteggiano le nostre considerazioni e vengono a conclusioni diverse, ci faranno ragione, e riconosceranno che noi non avevamo torto di sostenere opinioni diverse relativamente alla questione del valico alpino.

Signori, era obbligo mio non lasciar dubbio alcuno sulla mia opinione relativamente al progetto attuale, onde non mi s'incolpasse di velare, sotto il manto di una sospensiva, la quale è appoggiata a tutt'altra ragione che non al merito della scelta del valico, l'incertezza della mia volontà. Sì, francamente lo dichiaro, io sono contrario a questo progetto di legge, perchè, lasciatemelo dire, mi fa l'effetto di un sussidio di 45 milioni concessi alla Svizzera per farsi le strade in casa sua, mentre noi dovremo spendere forse altrettanto per compiere le strade in casa nostra. Così coi nostri danari noi provvederemo a fare le nostre strade e quelle degli altri, quasi che fossimo tanto ricchi da poter essere anche così prodighi.

Ma, si dirà: avrete la riconosceza. Eh! signori, sappiamo in che consista la riconoscenza dei re e delle nazioni! La storia ci dà troppi esempi, nei quali la loro ingratitudine ha fatto stupire il mondo.

Ma voglio supporre per un momento che il sussidio sia proporzionato alla somma dei vantaggi che noi ricaveremo da questa immensa opera; converrà per questo dare il voto favorevole al progetto di legge? Per parte mia dichiaro che lo respingerei egualmente, perchè esso è appoggiato ad una convenzione, la quale regola i nostri rapporti colla Svizzera in modo da lasciare al Governo elvetico, tutto quanto si riferisce non solo alla concessione ed alla costruzione, ma anche all'esercizio della futura strada. Infatti, signori, il Governo svizzero, che concorre a quest'opera con una somma molto minore, quantunque i vantaggi per la Svizzera siano certamente maggiori dei nostri, dispone di tutto e provvede a tutto.

Ma si osserva: come potremmo noi, senza ledere la indipendenza del Governo svizzero, non lasciarlo padrone in casa sua? Io comprendo questa necessità di fatto; però non l'abbiamo creata noi, l'ha creata il Governo con volerci far approvare un progetto di legge che sceglie un valico alpino tutto in casa altrui. Ma è giusto, è conveniente che il Governo svizzero, il quale accetta 45 milioni nostri, senza paura di lesione della sua indipendenza, possa usare di questo sussidio come vuole, senza controllo, colla sola garanzia che un Governo offre come Governo? Se per la esecuzione non si trovasse una compagnia, o se nell'esecuzione intervenissero casi di forza maggiore, chi sarà giudice di questa forza maggiore? E se la forza maggiore lascerà incompiuta l'opera, come si procederà? Si dovranno rinnovare i sussidi, e dovremo rinnovarli anche noi, accontentandoci di quanto abbia operato, per riconoscere il caso di forza maggiore, il Governo federale!

E poi, signori, non c'è solamente la difficoltà relativa al caso di forza maggiore, poichè il Governo svizzero, nella convenzione, condiziona il libero esercizio di questa linea a nostro riguardo al caso di difesa del suo Stato e della sua neutralità.

Ma io mi domando: chi è giudice di questa difesa e di questa neutralità? Chi ne sarà l'interprete? Il Governo federale: val quanto dire che noi abbandoniamo qualunque garanzia. In un caso qualunque, se per una interpretazione meno conveniente del diritto delle genti il Governo svizzero sostenesse, doversi applicare il principio della difesa o della neutralità e ci impedisce il passo, che cosa faremo noi allora? Non ci sono tribunali al di sopra delle nazioni; bisognerà venire ad una rottura diplomatica, ad una guerra, forse, per farsi dar ragione. Ma io vi prego di considerare come in questa parte la convenzione contiene assolutamente un'enormità.

Supponiamo, signori, per un momento, che tutte le cose che io ho dette, tutte le difficoltà che io ho espo-

ste non sussistano e siano un parto della mia immaginazione riscaldata dalla passione, che senza dubbio mi si opporrà io porti in questa questione. Esaminiamo un momento, se vi sieno in quest'opera del Gottardo i coefficienti economici di ogni affare di commercio, di un affare economico che possa avvantaggiare lo sviluppo degli interessi economici del paese. I coefficienti economici, tutti lo sanno, sono il tempo e la spesa.

A che andrò io ripetendo ciò che già l'onorevole Zanardelli e l'onorevole Bonfadini hanno dimostrato nei loro discorsi, che cioè per considerazioni speciali d'interessi non nostri, si allunga il percorso di questo passo alpino, il quale è già più lungo per se stesso di quello dello Spluga; che le tariffe specialmente nei tronchi a grandi pendenze, e nei tronchi nei quali si incontrano difficoltà (e notate che qui vi sono due passi difficili, perchè c'è anche quello di monte Ceneri), devono naturalmente elevarsi in proporzione delle difficoltà incontrate, e quindi verranno ad essere così elevate da non poter sostenere assolutamente questa strada la concorrenza colla linea di Marsiglia.

Dunque, o signori, pei due coefficienti *tempo* e *spesa*, vi ho dimostrato come sia il Gottardo, in quanto al tempo, in condizione inferiore dello Spluga, perchè è incontestabile che lo Spluga è via più corta; e che, quanto alle tariffe, non può sostenere la concorrenza con Marsiglia.

Si sono voluti istituire dei calcoli per conoscere il coefficiente delle entrate, che potesse servir di base alle combinazioni commerciali, e dare lusinga che si presentasse una compagnia per assumere la costruzione del Gottardo. E che cosa si è concluso alla Conferenza di Berna? Si è concluso che fosse presumibile ottenere un introito lordo di 48,000 lire al chilometro. I calcoli sono presto fatti, ma bisogna vedere se gli elementi commerciali, se gli elementi economici, se gli elementi tecnici che sono necessari perchè si presentino oblatori a compiere questa grande opera, siano convenientemente valutati, e perciò s'abbia fondata lusinga che oblatori serii si presenteranno, compagnie ed oblatori tali che offrano quelle garanzie necessarie al compimento dei lavori, per cui non si debba poi in questa opera importantissima essere esposti o a lasciare incompleto il lavoro o a fare dei nuovi sacrifici.

Signori, io non sono splughista arrabbiato nè appassionato. In tesi generale io ammetto che si possano fare studi e far confronti fra i vari passaggi per fermarci su quello, che ci possa convenire; e in questi studi, mi permetta la Camera che lo dica, in questi studi si deve tener calcolo anche di tutti gli interessi speciali, non perchè essi predominino, ma perchè si possa venire a riconoscere dalla somma di questi interessi speciali quale sia poi il vero interesse generale. Ma si può sostenere che il Gottardo debba essere preferito, e debba essere preferito per ciò solo che si può fare? A quali condizioni si può fare, ce lo insegna la

convenzione. Ed io ho troppa confidenza nei miei colleghi della Camera, anche gottardisti, per ritenere che essi voteranno il Gottardo con questa convenzione.

Non vorrei che si credesse che fosse mia intenzione di muovere appunti speciali al Ministero, perchè abbia presentato, ed insistito per l'approvazione, atti internazionali, ai quali in gran parte è estraneo, perchè la questione gli capitò in mano pregiudicata; ma non posso ammettere che la convenienza di approvazione del progetto sia dimostrata per ciò solo che l'opinione pubblica si dice è favorevole, universalmente favorevole. Esaminiamo i termini sotto cui si produce questa opinione pubblica.

Non serve che io ripeta che anteriormente ad una certa epoca era preferito generalmente il passaggio dello Spluga, che anche le Commissioni tecniche e commerciali ammisero se non sempre la superiorità dello Spluga per lo meno l'eguaglianza di convenienza col Gottardo. Chi fece propendere la bilancia a favore del Gottardo? Il Governo per sua iniziativa contro l'aspettazione universale del paese, senza che il Parlamento potesse discutere in massima la questione.

Impegnatosi il Governo a Berna pel Gottardo, trascinato dalle convenienze di altri Stati più che dalla nostra e dalla politica più che dalla questione economica e commerciale del nostro paese, era naturale che si adoperasse per influire sull'opinione pubblica, e vincere onde non subire uno scacco diplomatico.

Ma io mi domando, se noi dobbiamo sciogliere sempre le nostre grandi questioni economiche e di interesse commerciale appoggiati alla questione politica; se noi dobbiamo sempre tutto sacrificare a questa questione politica?

Quando si combinarono i trattati di commercio, si disse: qui si tratta di crearci degli amici, non si consultarono nemmeno gli organi commerciali; i trattati durano poco; si potranno in seguito modificare; non è un male irreparabile; ciò che importa ora si è di avere delle simpatie politiche, di poter essere sicuri che la nostra indipendenza non corra pericolo, che il paese non rimanga nell'isolamento politico.

Ma questi argomenti possono valere nella presente questione? Una volta che il valico alpino sia fatto, una volta che sia costrutta la via del Gottardo, se si verificherà quello che io credo già sin d'ora, che questo valico non sia precisamente quello che agli interessi del paese convenga, il male sarà irreparabile. Non è un trattato di commercio che si può attendere che scada dopo qualche tempo per modificarlo; è una strada fatta, e che rimane per sempre; e se è un male, rimane eternamente. Ragione di più per andare a rilento nel decidersi.

Ma, tornando all'opinione pubblica, che si pretende universalmente favorevole al valico del Gottardo, constatato che in Parlamento si produce una grande contraddizione con quest'asserzione, perchè, lo ripeto,

quasi tutti gli oratori che hanno parlato finquì hanno parlato in favore dello Spluga, e pochissimi hanno detto qualche cosa in favore del Gottardo. Dunque per questa parte è già contraddetta l'unanimità dell'opinione pubblica a favore del Gottardo.

Però, si dice, i Consigli comunali, i Consigli provinciali tutti si sono dichiarati in favore del Gottardo.

Dal momento che il Governo si era impegnato, era naturale che cercasse di volgere l'opinione del paese in favore del Gottardo, ed invitasse i Consigli comunali e provinciali a decidersi sulla questione, facendo loro conoscere come il Gottardo fosse l'unico passo che si potesse fare, e per cui vi fosse lusinga di trovare i mezzi necessari; e che cosa si ottenne?

Un numero grandissimo di circolari mandate a tutti i comuni e alle provincie, non provocarono che le poche dichiarazioni di quei comuni che sono citati nell'elenco annesso alla relazione dell'onorevole Mordini, dal quale elenco, se togliete Genova, Milano e Como, tutte le altre provincie hanno concorso pochissimo, tanto che vi sono comuni che hanno votato dieci lire.

Io domando se queste ultime possono chiamarsi deliberazioni serie, e se non siano prese per compiacere al Governo.

Quanto a Milano, si è già detto in quest'Aula che si è ricreduta; ma io mi permetto di osservare che non è esatta questa espressione; Milano non si è ricreduta; no, o signori, le diserzioni abilmente citate, non sono diserzioni, ma adesioni ad una necessità asserita dal Governo.

E poi si asserisce che il Governo non ha forza in Italia. Io credo che, nel caso nostro, si deve convenire che ne ha avuta troppa; e troppa ancora ne avrebbe se riuscisse in Parlamento a far trionfare il passo del Gottardo per coprire il suo errore diplomatico commesso a Berna.

Scenderò ora ad esaminare, e ciò sia detto anche per gli impenitenti del Gottardo, perchè degli impenitenti ce n'è dappertutto, verrò ad esaminare se si debba, se si possa ora decidere la questione, e qui avrò, non ne dubito, per alleato e per compagno l'egregio ministro delle finanze, e qui ha sede opportuna lo sviluppo della sospensiva che ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

Come possiamo noi prendere ora una decisione senza violare la teoria del pareggio, la legge di contabilità, le promesse di economie fatte ai contribuenti? Signori, la mia proposta sospensiva non è un espediente, non è un artificio parlamentare.

Il ministro Sella, per essere coerente alla teoria del pareggio, a cui egli sacrifica tutto, pretendeva persino pochi giorni fa dovesse applicarsi intiera a coprire tutto il *deficit* che appariva dal bilancio di prima previsione. Ma gli fu giustamente osservato e sostenuto, tanto dall'onorevole Minghetti, a nome della maggioranza della Camera, quanto dall'onorevole Torrigiani,

relatore della Commissione sul progetto dei provvedimenti finanziari, che soltanto nel bilancio definitivo vogliono essere indicati i mezzi per provvedere al pareggio delle entrate colle spese, e ciò in base all'articolo 28 della legge di contabilità; epperò si decise e si rimase intesi anche col ministro, evitando così la crisi minacciata, di accettare l'idea del pareggio, che è sempre stato il sogno di tutti i ministri; di attendere a provvedervi quando i bilanci definitivi avessero realmente constatato l'esistenza e l'ammontare del *deficit*. Ogni altra deliberazione sarebbe stata prematura.

Mi concederà l'onorevole ministro delle finanze, che mi spiace di non vedere al suo posto, perchè mi ripugna di parlare contro gli assenti, mi concederà che, se i bilanci non sono ancora presentati, la colpa non è della Camera che li sollecita e li desidera, ma è imputabile a circostanze asserite dall'onorevole ministro stesso, e che noi abbiamo voluto ritenere buone.

Deve dunque a questa circostanza e non alla Camera attribuire l'onorevole ministro la colpa se la massima del pareggio rimane tuttora un mito, un desiderio, e se è lontana dalla sua attuazione.

Ad ogni modo, in questa questione io osservo come il venirci a proporre nuove spese, dappoichè questa del Gottardo è nuova spesa che tocca, non solo il bilancio attuale, ma vari bilanci consecutivi, è un voler rendere sempre più difficile e forse impossibile la pratica traduzione della teoria del pareggio.

Permettetemi quindi che io esterni la mia meraviglia, meraviglia che credo certamente sarà partecipata da altri, nel vedere il ministro delle finanze, prima di avere presentati i bilanci definitivi, e contro le idee sue del pareggio, venire oggi, senza nessuna considerazione preventiva, a sostenere che si debba votare la nuova spesa.

E vero che l'onorevole ministro delle finanze mi potrà rispondere: la Camera non è poi legata indissolubilmente a questa legge della contabilità e del pareggio, la Camera può in alcune circostanze, quando ci sia una vera urgenza, votare delle spese.

In ciò non si può che convenire, ma vi è qui quest'urgenza indeclinabile?

Il termine per la ratifica scade domani? Entro il mese? No, scade coll'ottobre venturo, e fu già prorogato tante volte questo termine, per cui di qui al termine fissato il ministro può benissimo presentare il bilancio.

Aveva egli già proposto che si discutessero i bilanci in luglio a Roma e là era la sede, dopo presentati i bilanci, di discutere la questione del Gottardo, ma non qui, tanto più che il ministro sarebbe sempre obbligato, a termine della contabilità, a presentare i bilanci anche quando la Camera fosse chiusa.

Dunque il ministro solleciti la presentazione e la discussione dei bilanci, e saremo in tempo, prima che

scada l'epoca stabilita dal trattato per la ratifica, a discutere e votare questo progetto di legge.

Ma non mi si dica che oggi c'è questa urgenza. Che, se per caso scadesse il termine dell'ottobre senza che la Camera avesse deliberato, io non ho nessunissima paura che la convenzione vada per ciò solo ad essere annullata, perchè gli altri Stati che la firmarono hanno tutto l'interesse di tenere obbligata l'Italia, alla quale in questa convenzione per le spese è fatta la parte del leone. (*Si ride*)

Ma non solo perchè si pregiudica la possibilità del pareggio ho presentato la sospensiva, ma anche per un'altra ragione che dipende dalla legge di contabilità.

Questa ragione fu già sviluppata alla Camera con dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze, nonché del relatore della Commissione sui provvedimenti finanziari, l'onorevole Torrigiani.

La ragione è riposta nell'articolo 31 della legge di contabilità, come ce lo insegnava lo stesso onorevole Sella, rispondendo all'onorevole Bonghi nella tornata del 29 scorso maggio.

L'onorevole Bonghi si opponeva al votare nuove imposte pel pareggio, perocchè non vi era che il bilancio di prima previsione e si esprimeva così l'onorevole Sella:

« L'onorevole Bonghi dice: ma che cosa è questa proposizione d'imposte che fate voi Ministero, che fate voi Commissione? Ma questo ripugna alla legge di contabilità. Essa ridusse il bilancio di definitiva approvazione ad un bilancio di cassa, e dice che, quando viene il bilancio di definitiva approvazione, bisogna pensare ai mezzi con cui provvedervi.

« Convengo coll'onorevole Bonghi che la legge di contabilità stabilisce questo; ma egli avrà osservato per altra parte, che la legge di contabilità dispone che non si può votare nessuna nuova spesa senza la contemporanea votazione dei mezzi riconosciuti necessari per provvedere nel bilancio a questa spesa stessa. La esamini, e troverà che questo è un principio cardinale. »

E l'onorevole Torrigiani, respingendo egli pure in quella occasione l'idea del pareggio immediato, si limitava, come relatore, a proporre che si coprisse la maggiore spesa richiesta per provvedere alla costruzione di nuovi fucili e all'armamento delle fortezze. Ecco cosa diceva l'onorevole Torrigiani:

« Quali erano le proposte vere sulle quali, a termini della legge di contabilità, poteva insistere il Ministero? »

« Io non lo ignoro, signori: il Ministero ha voluto che almeno 21 milioni gli fossero concessi per ristorare il bilancio come si era prefisso. Ma io domando: secondo la legge di contabilità, era veramente questa la somma che il Ministero poteva chiedere? Io non lo credo.

« Infatti vi prego un momento di ricordare come nei bilanci di prima previsione noi avessimo un disavanzo di 24 milioni. Poteva il Ministero chiedere, prima della presentazione dei bilanci definitivi, che questi 24 milioni gli fossero dati con proposte speciali che mirassero a raggiungere precisamente questa somma? No, signori. Dico francamente che sarebbe un precedente che io non credo nè punto nè poco secondo la legge di contabilità. La legge di contabilità, la quale dice che a bilancio definitivo bisogna provvedere le somme che risulteranno dal bilancio medesimo, non accenna punto alle somme di disavanzo che possono sorgere dal bilancio di prima previsione, bensì, pel capoverso dell'articolo 31, è fatto obbligo di provvedere a quelle spese nuove che dopo si fossero manifestate.

« Ora, la somma occorrente come nuova al bilancio della guerra, è precisamente quella espressa nell'articolo primo del progetto di legge, la somma, dico, di sei milioni di lire, e a questa e non ad altra è obbligo ora di provvedere. »

Dunque, o signori, qui ci saranno due pesi e due misure? Dunque, quando si trattava di votare delle spese che il Parlamento e lo stesso ministro delle finanze credevano utili e necessarie, cioè quelle relative all'armamento, il ministro delle finanze ci ha detto: o votatemi una entrata corrispondente, o io non posso nè debbo ammettere le nuove spese. E ne faceva questione di Gabinetto, o signori. E noi che cosa abbiamo dovuto fare? Abbiamo dovuto, lo dichiaro francamente, abbiamo dovuto, per me almeno, quasi contro il mio convincimento, votare la tassa sul petrolio; abbiamo dovuto votare l'aumento del dazio sui grani; abbiamo infine dovuto ammettere, la maggioranza della Camera ha dovuto ammettere le proposte che ci erano presentate dalla Commissione, proposte gravissime.

Qui, o signori, ci sarà un altro peso ed un'altra misura: qui l'onorevole ministro delle finanze ammette che si possa votare il Gottardo, che è una spesa gravissima, che impegna molti bilanci, senza che l'articolo 31, che egli ha dichiarato essere il principio cardinale della legge di contabilità, sia osservato. Ma perchè l'onorevole ministro delle finanze incappa in questa contraddizione? Perchè qui vuol far tenere alla Camera una linea diversa di condotta? Questi pesi e queste misure diverse non li comprendo. Io ho votato le imposte per avere i milioni dell'armamento; se devo votare il Gottardo, voglio avere dall'altra parte nel bilancio attivo l'entrata corrispondente, altrimenti contraddirei all'operato mio ed alle decisioni prese dalla Camera in altre difficilissime circostanze.

Ma si dirà: qui non si tratta di gravissima spesa, è distribuita su molti bilanci, è rateata, vi sono dei concorsi di provincie, di comuni e che so io; anzi la spesa non è più di 45 milioni, è soltanto di 24 o 25, perchè,

detraendo 10 milioni che deve dare l'Alta Italia per un valico alpino, detraendo 10,500,000 lire che hanno sottoscritto i comuni, la somma si residua a 25 milioni. E l'onorevole Mordini ha fatto sentire nella sua relazione, abilmente, come ci sia anche un altro concorso attivo che dovrebbe applicarsi a questa spesa, cioè il rimborso che il Governo francese deve all'Italia pel traforo del Cenisio, e l'ha citato in 26,100,000 lire.

Intanto, o signori, incominciamo a dire che 25 milioni da coprire ci sono, anche ammettendo (e come non si dovrebbero ammettere?) i concorsi dei comuni e delle provincie e dell'Alta Italia.

Ma non basta, o signori. Il mio amico l'onorevole Zanardelli vi ha, nel suo brillante discorso, già dimostrato come questi 45 milioni firmati, stabiliti nel protocollo di Berna come quota dell'Italia, non servono che a fare la strada nei Cantoni svizzeri, ma che noi dobbiamo spendere forse altrettanta somma in casa nostra per costruire le altre linee di prolungamento e di raccorciamento per giungere al valico.

Quindi, signori, quando si dice che non c'è che una spesa di 24 milioni, permettete che io vi richiami ad aggiungere anche la spesa che fin d'ora c'impegniamo a sostenere per le linee speciali, che diventano necessarie assolutamente quando sia fatta la linea principale del Gottardo, la quale senza di esse a nulla gioverebbe.

Quanto al concorso della Francia nelle spese di traforo del Cenisio, che l'onorevole Mordini calcolava in 26,000,000 di lire, mi permetto di fargli osservare che negli stati di prima previsione pel 1871 non ho visto questa somma di 26 milioni, ho visto soltanto una somma di 12,800,000 lire, perchè il resto è già stato divorato dai bilanci anteriori; nè questa somma è disponibile, poichè entra già nelle combinazioni del bilancio di prima previsione che il Ministero ci ha presentato; quindi, se voi levate dal bilancio di prima previsione questa somma per applicarla ad una spesa speciale non contemplata in passivo, il *deficit* che risulterà nel bilancio di prima previsione e nel definitivo sarà d'altrettanto maggiore.

Non mi si venga dunque a dire che questa somma è destinata alla spesa che ora ci si propone di fare, poichè il Ministero ha proposto ed il Parlamento ha approvato che sia inclusa nei bilanci, e perciò si deve ritenere che è destinata a coprire altre spese. Se la togliete di là per applicarla qui, sarà d'uopo trovare altra somma per coprire le spese che resteranno scoperte nel bilancio.

Un'ultima riflessione mi si permetta per appoggiare la sospensiva.

Ho già detto essere la votazione della legge contraria all'idea del pareggio e contraria alla legge di contabilità; ebbene, signori, è contraria anche ad un altro principio cardinale che noi abbiamo sostenuto assai

nella Camera, e che fu il programma dell'attuale Ministero, le economie. Forse l'onorevole ministro Sella mi risponderà che questa è una spesa produttiva. Signori, se noi abbiamo anche in questa circostanza da applicare la solita teoria delle spese produttive, che abbiamo applicata tante volte fuori di proposito, se vogliamo applicarla adesso, io vi osservo che l'abbiamo applicata tante volte per compiere opere improduttive, ed io credo che se il Gottardo si costrurrà nelle circostanze e colle condizioni poste nella convenzione, sarà per l'Italia una spesa improduttiva, e se anche fosse produttiva, perchè, lo riconosco, qualunque valico può recare vantaggio all'Italia (ed io vorrei che se ne facessero molti, che si facessero tutti e due questi di cui discutiamo), se anche fosse produttiva, dico, questa produttività, intendiamoci bene, da quando incomincerà? Noi anticiperemo le spese e staremo forse dieci, dodici, quindici anni prima di risentirne qualche utile risultato, perchè colla convenzione ci vogliono dieci anni ed anche più prima che la linea possa aprirsi all'esercizio.

Signori, io finisco; credo che la sospensiva da me proposta abbia tale fondamento, da non meritare maggiore sviluppo, e spero che verrà accettata dalla Camera ed anche dal Ministero, perchè io saprei comprendere che si potesse porre la questione politica, la questione di Gabinetto quando si venisse da noi a dire: votiamo contro, questo lo comprenderei; ma quando invece si viene a fare una proposta sospensiva, la quale è appoggiata a considerazioni di merito, estranee affatto alla questione che ci preoccupa, che deriva da leggi che abbiamo voluto imporre a noi stessi, quando discutevamo la legge di contabilità, che deriva dalla pratica costantemente voluta osservare in questi ultimi tempi, io vi domando se il Ministero non si metterebbe in una vera contraddizione con se stesso venendo a porre la questione di Gabinetto sopra una questione sospensiva, quando, pochi giorni or sono, la pose sopra una questione inversa.

Che se la sospensiva non avesse fortuna, io ripeto che voterò sempre contro il progetto attuale, senza impaurirmi dell'argomento che mi si butterà in faccia, cioè che non si avrà più ferrovia alpina respingendo il progetto. Spero che questo nuovo mezzo d'impaurire, di far disertare anche i più convinti e di sconvolgere l'opinione pubblica non avrà forza in Parlamento. Quando saremo disposti, e ricchi tanto da spendere 45 milioni per un valico alpino fatto in casa altrui, una strada ferrata la potremo sempre fare per le Alpi, e farla da noi, da noi soli e per noi soli. (*Bene!*)

CASTAGNOLA, ministro per l'agricoltura e commercio e reggente il dicastero dei lavori pubblici. Signori, sono tre gli ordini d'argomenti a cui ricorrono gli oppositori dell'attuale progetto di legge. Alcuni combattono l'obbiettivo che si propone di ottenere questo disegno di legge: essi credono che al valico del Gottardo

si debba preferire quello dello Spluga. Altri, pure ammettendo che il Gottardo sia di molto superiore allo Spluga, combattono la convenzione di Berna, e si propongono di non dar voto favorevole alla legge, solo perchè quella convenzione non tuteli abbastanza gli interessi e la dignità del nostro paese. V'ha poi un terzo ordine di argomenti, quello adoprato oggi dall'onorevole Villa-Pernice, e al quale, fino dall'ultima seduta aveva accennato l'onorevole Bembo, quello cioè di affermare che le leggi di contabilità ci vietino di votare questo progetto di legge, che la questione non sia ancora matura, e che occorra assolutamente intraprendere nuovi studi. Dirò poche cose rispetto al primo ordine di argomenti.

Io credo che tanto siasi già detto e scritto sulla questione dell'obbiettivo a cui deve tendere un valico ferroviario attraverso le Alpi svizzere, io credo che siasi già dimostrata con studi tanto severamente condotti la prevalenza del valico del Gottardo sopra gli altri passaggi rivali, che, a dire il vero, non credo conveniente di occupare molto tempo la Camera di siffatta questione.

Ad ogni modo, non rifuggo dall'addentrarmi anche in questa parte della materia. Vi è poi la seconda questione, quella della convenzione di Berna, e dichiaro che relativamente a questa io non dirò parola, dacchè ho l'onore di avere a collega colui che fu il rappresentante dell'Italia a quella Conferenza, ed egli saprà certo dimostrarvi con la maggiore eloquenza, e con quella convinzione che di lui si è impadronita, come l'interesse dell'Italia sia stato efficacemente tutelato allorchè si fece quella convenzione. Ma, ciò che io credo specialmente di dover combattere, è la proposta sospensiva, che è, a mio avviso, la più insidiosa, perchè può ottenere un certo numero di adesioni, può raccogliere i voti di tutti coloro che per difetto di tempo o per irresoluzione non hanno avuto agio o volontà di addentrarsi in questa grande questione e trovano molto più comodo che la decisione venga rimandata ad altro tempo.

MALDINI. Giustissimo.

MINISTRO PER L'AGRICOLTURA E COMMERCIO. Sarà questo principalmente lo scopo del mio discorso, ed io suppongo di avere a collega, nel riconoscere la necessità di una immediata risoluzione, l'onorevole Bertani, che mi rincresce di non vedere oggi presente in quest'Aula, giacchè, sebbene nell'ultimo suo discorso egli abbia censurato la convenzione di Berna, l'anno scorso egli dimostrava, con calorose parole, la necessità che la questione attualmente discussa dovesse essere prontamente risolta. Precisamente nel giorno 14 giugno 1870, allorquando il Governo non credeva ancor giunto il tempo di presentare questo disegno di legge, l'onorevole Bertani pronunziava queste parole:

« Duolmi che il Governo italiano abbia di già domandata ed ottenuta un'altra volta una dilazione alla

sanzione dei patti sottoscritti il 15 ottobre 1869 a Berna... »

Egli era quindi dolente che già altra volta si fosse prorogato il termine entro il quale scadeva il trattato. E poscia, parlando della nuova dilazione chiesta dal Governo, diceva: « Questa nuova dilazione che, lo ripeto, per me non è ancora bastantemente giustificata, e che ridesta le apprensioni cagionate da altrettante dilazioni per dispute non tutte feconde di buoni risultati, le quali ci hanno fatto spendere 25 anni per giungere a questa deliberazione, che finalmente è matura. Per tutto ciò io prego istantemente l'onorevole presidente del Consiglio e prego la Camera a volere promuovere la pronta presentazione del progetto di legge riguardante il valico alpino pel San Gottardo, adempiendo ai patti firmati nell'ottobre passato a Berna. »

Così si esprimeva allora l'onorevole Bertani, e, poichè egli è sempre stato uomo logico e conseguente, io tengo per fermo d'averlo oggi a compagno, circa alla convenienza di risolvere oggi la questione. E io spero altresì di avere a colleghi, nel combattere la proposta dell'onorevole Villa-Pernice, tutti quei cento deputati i quali l'anno scorso hanno appoggiata la proposta dell'onorevole Bertani ed hanno chiesto che questa questione fosse dichiarata matura e che si dovesse risolvere. Io non posso pensare che questi onorevoli deputati credessero matura l'anno scorso la questione, perchè reputavano forse che il nuovo valico potesse essere osteggiato da un impero che si trovava allora al sommo della potenza e della forza, e che non considerino matura la questione oggi, dopo che il medesimo fu tristamente abbattuto dall'ultima guerra. Io credo che quegli onorevoli deputati non vorranno mai fare una simile confusione di questioni politiche con questioni tecniche e commerciali, e poichè l'anno scorso vi fu un gruppo di oltre cento deputati che fecero pressione sul Governo, affinchè questo progetto di legge si avesse a presentare, credo che la proposta sospensiva dell'onorevole Villa-Pernice sarà recisamente respinta.

D'altra parte, se vi è questione la quale meriti di essere finalmente risolta, è certamente questa del valico alpino, che deve congiungere l'Italia alla Germania attraverso la Svizzera. Sono oltre 25 anni che la questione non solamente fu trattata, ma potevasi ritenere come risolta.

Fino dal 16 di gennaio 1847, il re Carlo Alberto aveva stipulato coi Cantoni di San Gallo, del Ticino e dei Grigioni, un trattato col quale il Piemonte e questi Cantoni si obbligavano reciprocamente allo stabilimento ed alla costruzione di una strada ferrata fra il lago Maggiore ed il lago di Costanza e di Waldestadt attraverso il Lucomagno. Ma il passaggio ferroviario delle Alpi svizzere ha avuto sempre un fiero nemico, nel dio Marte, nella guerra.

Tutte le volte che la questione era matura, e sem-
brava prossimo l'iniziamento dei lavori, si palesava
come una iettatura, una fatalità, scoppiava cioè una
guerra, che rimandava ad altro momento la effettua-
zione del progetto.

Come io diceva testè, il trattato era già conchiuso
fra il Piemonte e quei tre Cantoni svizzeri, mentre era
ministro il conte Solaro della Margherita, il quale, seb-
bene ispirato da principii politici diversi dai nostri,
aveva riconosciuta la necessità e la convenienza di
stringere intimi rapporti mediante dirette comunica-
zioni ferroviarie colla Svizzera repubblicana e colla
Germania. Ma appena il trattato fu conchiuso, scop-
piò la guerra dell'indipendenza, e quella guerra fu tale
che si dovette porre in disparte la questione.

Si pensò alle armi, si rivolsero tutte le forze a costi-
tuire la nazionalità, a conquistare l'indipendenza, e
non si parlò più di questioni commerciali ed econo-
miche.

Ma non per questo, signori, la questione fu abban-
donata. Il Governo ed il Parlamento piemontese, e la
gran mente del conte di Cavour ebbero sempre in vista
l'attuazione di questo progetto: e tutti voi, signori,
sapete che, mediante la legge del 5 giugno 1853, colla
quale venne ordinata la costruzione della ferrovia No-
vara-Arona, venne pure disposto che il Governo sardo
dovesse trattare coi Cantoni svizzeri cointeressati per
la costruzione di una ferrovia dalla sponda settentrio-
nale del lago Maggiore al lago di Costanza, ed il Go-
verno del Re fu autorizzato a concedere (finchè fosse
chiuso il Parlamento) una sovvenzione di 10 milioni.

Regnava in quel tempo, come dice l'onorevole Mor-
dini, con frase elegante, nella sua relazione, regnava
assoluto e senza rivali il Lucomagno: e quindi era
naturale che tutte le menti si preoccupassero allora di
quel passo.

Ma qui conviene aver presente la ragione per cui
tutte le menti si rivolgevano a quel valico alpino. Al-
lora non era ancora sciolta la questione dei grandi
passaggi alpini mediante le lunghe gallerie, questione
che fu risolta più tardi mediante il gran *tunnel*
del Moncenisio. Ebbene allora si riteneva che il tra-
versare le Alpi con una galleria fosse un'assoluta im-
possibilità, fosse quasi un altro *isthmum fodere*: ma,
come l'antico pregiudizio ha dovuto cadere dinanzi
all'esperienza ed ai lumi della scienza moderna ri-
spetto al taglio dell'istmo, così si è trovato modo di
forare le montagne alla loro base piuttosto che al loro
vertice. Ma queste idee non erano in quel tempo co-
muni, e si credeva allora che l'unico modo di passare
le Alpi fosse quello di profittare della minore grossezza
del monte là dove la Provvidenza lo aveva maggior-
mente assottigliato, salendo cioè in alto, ma ben in
alto, finchè, a 1900 metri sul livello del mare, finchè si
trovasse un punto nelle Alpi che si potesse traforare,
perchè ivi lo spessore non eccedeva i sei chilometri.

E quindi, si diceva, per passare le Alpi colla via
ferrata non vi è altra strada che il Lucomagno. Ma,
come fu osservato dall'onorevole Mordini e dal mini-
stro Jacini nelle loro relazioni, la gran mente del
conte di Cavour scorgeva fino d'allora come l'obbiet-
tivo del commercio italiano non poteva essere il lago
di Costanza, ma doveva essere il Reno, ossia Basilea,
e quindi accettava il Lucomagno unicamente per la
prevalenza che avevano allora le ragioni tecniche sul
vero obbiettivo commerciale.

Ma, ritornando alla storia del passaggio alpino, il
Governo piemontese continuò a fare i maggiori sforzi
per realizzarlo, e fino d'allora, tanto il Consiglio co-
munale quanto il Consiglio provinciale di Genova co-
minciarono a stanziare larghi sussidi; ma allorquando
nel 1859 si sperava di nuovo di poter colorire il dise-
gno, ecco scoppiare nuovamente la guerra, e riman-
darsi ad altro tempo la soluzione del problema.

La guerra fu allora più fortunata, e si accrebbero
di molto gli antichi confini; ma da ciò venne la ne-
cessità di studiare di nuovo la questione, sotto l'a-
spetto degli interessi lombardi, come già si era fatto
prima riguardo agli interessi piemontesi.

È inutile che io vi rifaccia la storia di tutte le Com-
missioni tecniche le quali vennero nominate nel 1860
dall'onorevole Jacini, e nel 1864 dall'onorevole Mena-
brea; sono cose a tutti note, e che si trovano per filo e
per segno narrate nelle dotte relazioni che vi furono
presentate. Solo mi occorre di rilevare che sino al 1864
il Lucomagno non ebbe causa perduta, ma continuò a
primeggiare sebbene cominciassero allora a presen-
tarsi contro di esso, prima il Gottardo, poscia lo
Spluga.

Ma, o signori, come io diceva poc'anzi, la soluzione
di questa questione veniva intanto preparata in altro
senso dalla felice esperienza, che fu fatta per opera di
ingegneri italiani riguardo al Cenisio, e che dimostrò
potersi aprire in tempo relativamente breve le grandi
gallerie anche attraverso le Alpi.

E un altro elemento sopraggiungeva a spostare i
termini della questione. Non si trattava più di dividere,
per così dire, la distanza che separava il Cenisio dal
Sömmering, ma era d'uopo tenere conto di un nuovo
passaggio alpino che quietamente erasi venuto co-
struendo, senza che la pubblica opinione se ne preoc-
cupasse.

Nel 1865 si conosceva già con certezza come il Bren-
nero, entro un termine di pochi anni, sarebbe stato
passato dalla locomotiva, ed era questo un nuovo ele-
mento che metteva in forse tutti gli studi precedenti,
e fu allora che il ministro Jacini, con un lavoro che
io credo renderà immortale il di lui nome, con un la-
voro che è stato severamente condotto, con un lavoro
che è in ogni parte completo, si è accinto a sciogliere
la presente questione e parmi che l'opera compiuta dal
Jacini ben possa assomigliarsi ad un grande giurì, da-

vanti al quale sia stata portata la questione del valico alpino.

Nulla, signori, rimase allora intentato. Si cominciò dagli studi tecnici, i quali, checchè oggi se ne dica, furono condotti con somma imparzialità e maestria ed hanno assolutamente assicurata la prevalenza del Gottardo sopra lo Spluga. Egli è vero che sotto qualche aspetto lo Spluga è riuscito superiore, per esempio riguardo alla spesa; poichè, mentre secondo i calcoli di quella Commissione il costo delle linee alpine e subalpine per il Gottardo sarebbe di 184 milioni, per lo Spluga invece sarebbe di 174 milioni e di soli 168 ove si adottasse la variante Antonini.

Ma di fronte a questo, che è l'unico lato rispetto al quale lo Spluga abbia una prevalenza tecnica sul Gottardo, egli è da notare come il punto culminante della grande galleria sia molto più depresso pel Gottardo che non per lo Spluga, giacchè pel Gottardo questo punto non si eleva che a 1137 metri sul livello del mare, e invece per lo Spluga, se si prende il progetto della Commissione, si eleva a 1250 metri, e, secondo la variante Antonini, si innalza pur sempre a 1177. Ora, gli onorevoli deputati, periti come sono nelle questioni ferroviarie, ben sanno quanto importi che le altezze non sieno soverchie, poichè, a misura che una ferrovia si innalza, se ne rende più dispendioso e grave l'esercizio.

Anche la lunghezza della grande galleria è ben minore nel Gottardo che nello Spluga, perchè nel Gottardo è di 14,900 metri, mentre nello Spluga è di 16,290 metri, e secondo il progetto Antonini è di 18,658. E quella parte della galleria che si dovrebbe eseguire a foro cieco sarebbe pel Gottardo di 11,500 metri, mentre per lo Spluga, con o senza la variante Antonini, giungerebbe a metri 12,870.

In quanto alla durata della escavazione, il Gottardo ottiene pure il sopravvento sopra il suo rivale, perchè questo valico può essere aperto in 11 anni, mentre lo Spluga ne esige ben 12.

Ma gli studi tecnici non furono solamente lasciati agli ingegneri. Fu cura del Governo di completarli sotto ogni aspetto. Venne anche istituita una Commissione di geologi, la quale si recò sui luoghi ed esaminò i tre passaggi. Fu anche chiamata a contribuire la perizia di quei preclari ingegneri, i quali adopravano di già la loro scienza e la loro arte nel traforo del Cenisio.

Un nostro onorevole collega, alla testa di uno scelto drappello, recossi ad esplorare i tre passaggi ed in un elaborato rapporto, il quale da gran tempo fu reso di pubblica ragione, egli ebbe a dimostrare come il valico del Gottardo sia quello che presenta la maggiore garanzia di sollecita escavazione, ed in questa questione ben si deve vedere quanto convenga eziandio tenere conto del tempo, perchè quando si tratta di concorrenze commerciali, non basta far bene, occorre

anche far presto, e la palma della vittoria è di chi arriva primo.

Ma per quanto si fosse tenuto conto di tutti gli elementi tecnici, la questione non poteva ancora reputarsi compiutamente risolta. Perchè lo fosse, era d'uopo tener conto degli interessi commerciali.

Ebbene, o signori, anche il campo degli interessi commerciali fu in ogni sua parte esplorato.

Io non ripeterò ora tutto ciò che voi certamente non ignorate, non ripeterò una lunga serie di nomi, nè schiererò davanti a voi un esercito di cifre. Ognuno conosce i lavori sterminati condotti con tanto zelo dall'ingegnere Rombaux, il quale, valendosi del sussidio della geometria e della matematica, si è studiato di conoscere quale sia il vero obbiettivo del commercio, e ognuno conosce la celebre formola che egli prese per base del suo lavoro, che, cioè, il vero obbiettivo commerciale del valico da prescegliersi, doveva coincidere colla linea che si trova in tutti i suoi punti egualmente distante dalle altre linee concorrenti: ma poi, siccome gli effetti di questa equidistanza potevano essere alterati dalle differenze dei prezzi di trasporto, egli tenne altresì conto di questi prezzi, reputando doversi preferire la linea equidistante e la linea equicostosa.

Voi conoscete altresì i lavori compiuti con tanta sagacia dal medesimo ingegnere per risolvere la questione nei suoi naturali elementi tecnico-commerciali. Egli studiò a fondo quali fossero gli obbiettivi dei differenti commerci, cioè del commercio di transito e del commercio a piccola velocità che si riteneva avere la sua sede precipua a Genova, e poi ancora del commercio di transito a grande velocità, che si riteneva dovesse metter capo al porto di Brindisi, come pure di tutto il commercio internazionale.

Ebbene, tutti quegli studi sui vari obbiettivi commerciali hanno sempre condotto alla conclusione che il Gottardo avesse la prevalenza sopra lo Spluga.

L'ingegnere Rombaux volle eziandio indagare quale fosse il valico che guarentisse una maggiore zona d'azione al commercio di transito, che ha sede precipuamente a Genova; perchè, da una parte, deve tenersi conto della concorrenza del commercio che fa capo al golfo di Lione; dall'altra è da prendersi a calcolo quella del commercio che fa capo all'Adriatico; nè vuolsi trascurare la concorrenza dei vari porti del Nord.

Ebbene, con una formola geometrica, e parmi, in modo inappuntabile, egli ha dimostrato come realmente al nostro commercio di transito, e a quello di Genova in ispecie, sia riservata un'ampia sfera d'azione, la quale non potrà essergli tolta da nessuno.

Invero, è un fatto abbastanza conosciuto che, mercè il Gottardo, Genova sarà lontana da Basilea 235 chilometri meno di Marsiglia.

E, giacchè mi cade in acconcio, io credo dover rilevare un'osservazione fatta a questo proposito da uno

strenuo difensore dello Spluga, l'onorevole Bonfadini. Egli diceva: ma che mi parlate di questa superiorità di 350 chilometri? Voi non potete ignorare, che la tariffa colla quale dovrà esercitarsi il Gottardo, è fissata ad 8 centesimi per ogni tonnellata-chilometro ed invece la ferrovia *Lyon-Méditerranée* (come osservava il Paleocapa) potrà ridurre la sua tariffa a 4 centesimi, a 3 centesimi e mezzo; allora il trasporto delle merci sarà più caro da Genova di quello che da Marsiglia.

Questa osservazione è erronea. In primo luogo mi sia lecito di osservare che, se il Gottardo non potrà competere colla *Lyon-Méditerranée* sul mercato di Basilea, tanto meno lo potrà lo Spluga, giacchè per questo la distanza di Genova da Basilea è di 65 chilometri maggiore che pel Gottardo. Ma è da osservare che stabilendo le tariffe del Gottardo a 8 centesimi per ogni tonnellata-chilometro si è voluto soltanto fissare il massimo della tariffa, e non si è mai inteso di vietare alla società di scendere più giù di quel limite, e ciò è tanto vero, che allorquando si parlava di quel ribasso di mezzo centesimo, che è stato accordato per compensare l'Italia del prolungamento di circa 6 chilometri, tanto l'onorevole Zanardelli quanto l'onorevole Bertani dichiaravano illusoria questa concessione, perchè il ribasso era accordato sul massimo della tariffa.

Ma è evidente, dicevano questi due oppositori (perchè parmi che in questa parte fosse oppositore anche l'onorevole Bertani), è evidente che la società concessionaria del Gottardo non eserciterà giammai la strada col massimo della tariffa; l'eserciterà sempre ad un prezzo minore, per cui la concessione accennata è veramente illusoria. E credo anch'io, o signori, che la società concessionaria del Gottardo ottempererà alla legge economica della concorrenza, e che, se vedrà la *Lyon-Méditerranée* ribassare i suoi prezzi, ribasserà anche essa i propri.

Ma sa l'onorevole Bonfadini quale è la superiorità che avrà sempre la ferrovia del Gottardo sopra la *Lyon-Méditerranée*? È quella che le è data dalla sua minore lunghezza di 235 chilometri. E la conseguenza di tale superiorità è evidente. Supponiamo anche che la società francese applichi l'infima tariffa di 3 centesimi e mezzo per tonnellata e per chilometro. A calcoli fatti, e poichè da Marsiglia a Basilea la distanza è di 739 chilometri, il trasporto di una tonnellata di merci dall'una all'altra di queste due città costerà lire 26.

Or bene, basterà che la società del Gottardo trasporti le stesse mercanzie, non già a 3 centesimi e mezzo per tonnellata e chilometro, ma a 5 centesimi, perchè essa faccia una concorrenza vittoriosa, giacchè a questo prezzo il trasporto da Genova a Basilea costerà sole lire 25 per tonnellata, perchè la distanza fra quelle due città sarà di soli 504 chilometri. Genova potrà adunque fare concorrenza a Marsiglia; essa invierà cioè le merci a miglior prezzo sul mercato di Basilea, quand'anche la società del Gottardo mante-

nesse le sue tariffe a 5 centesimi, e la società francese si appigliasse proprio all'infima delle tariffe, quella di 3 centesimi e mezzo.

Si vede da questi calcoli fatti con tanto rigore, prima dal signor Rombaux, e poi ripetuti nel modo più scrupoloso dalla terza Sotto-Commissione del 1865, di cui fu relatore il signor ingegnere Ruva, il quale ha tenuto conto di ogni più lieve differenza nelle condizioni di esercizio, si vede, dico, dimostrato in modo assoluto che, mediante il Gottardo, le provenienze di Genova avranno la prevalenza su quelle di Marsiglia, nell'importantissimo centro commerciale e industriale di Basilea.

E giacchè parlo dell'onorevole Bonfadini, rileverò un'altra sua osservazione.

Egli diceva: voi calcolate a 40,000 lire al chilometro il reddito di questa strada; questa cifra è eccessiva; se voi prendete esempio dal Brennero, dovrete ribassarla notevolmente.

È vero: il Brennero non ha raggiunto, sino ad ora, un reddito chilometrico molto elevato. Questo reddito non ha finora ecceduto 25,000 lire. È però necessario tener conto eziandio delle condizioni nelle quali si fa l'esercizio della strada ferrata del Brennero. Questa strada ferrata, la quale serve a tanta parte del commercio italiano, è in mano di quella stessa società austriaca la quale esercita l'altra ferrovia che parte da Trieste, ed è ben naturale che essa non voglia fare una troppo forte concorrenza a se medesima, e prediliga, da buona tedesca, quella ferrovia che arreca maggiore vantaggio al territorio austriaco. Ma, perchè non prenderemo invece come esempio la strada del Sömmering?

Questa strada dà un prodotto di oltre 60,000 lire al chilometro. Ed è ben giusto paragonare il Gottardo col Sömmering piuttosto che col Brennero, se si considera che la strada del Brennero percorre paesi non molto ricchi, come il Tirolo e la Baviera, mentre il Gottardo, come vi esponeva testè più largamente l'onorevole Bertani, s'indirizza ai Cantoni centrali ed occidentali, cioè ai Cantoni più ricchi e industriosi della Svizzera, ed è rivolto all'industriosissima e doviziosissima valle del Reno, alle ricche e operose provincie già francesi e testè annesse all'impero germanico. È quindi ben lecito concludere che la ferrovia del Gottardo darà un reddito maggiore di quello che si potrebbe ricavare da un'altra strada.

Ma, per ritornare al grande lavoro compiuto sotto gli auspizi dell'onorevole Jacini, da cui mi sono allontanato per rispondere all'onorevole Bonfadini, ricorderò come i sagacissimi studi del Rombaux sieno stati sottoposti all'apprezzamento di una Commissione commerciale. Non mi farò a parlare della medesima per un sentimento di delicatezza, poichè in essa ho avuto l'onore di sedere io medesimo insieme coll'onorevole Correnti; dirò solo che le questioni furono

studiate sotto tutti gli aspetti, e che le relazioni degli onorevoli De Vincenzi, Maestri e Ruva dimostrano come tutti gli elementi riguardanti la costruzione e l'esercizio, tutti i ragguagli di statistica commerciale che si poterono raccogliere vennero presi in considerazione per sciogliere la questione.

Il risultato, o signori, fu che, alla grande maggioranza di undici voti contro tre, si è giudicato che il valico del Gottardo fosse superiore a quello dello Spluga. Si è riconosciuto invero da molti che lo Spluga assai si accostava al Gottardo; ma se è rimasto totalmente sconfitto il Lucomagno, la vittoria però non venne concessa allo Spluga, e, checchè se ne dica, è stata data in modo definitivo e assoluto e con una maggioranza relativamente grande, al valico del Gottardo. E qui mi sia lecito, o signori, di rispondere alcune cose all'onorevole mio amico Zanardelli il quale si compiacque di recare innanzi l'opinione che io avevo esternata come membro di quella Commissione. Egli disse: l'onorevole commissario Castagnola si è molto preoccupato di una considerazione, ed è che collo Spluga, l'Italia possederà uno almeno dei due sbocchi della galleria, mentre col Gottardo, entrambi gli sbocchi sono in territorio estero, e dichiarò che questa circostanza esercitava sull'animo suo una grande influenza, e che quasi quasi, se non avesse avuto la certezza che la Svizzera si opporrebbe alla costruzione di qualsiasi valico alpino che non attraversasse il Cantone Ticino, avrebbe votato per lo Spluga. Ma oggi, soggiungeva l'onorevole Zanardelli, il Castagnola deve avvedersi d'essere stato tratto in inganno dal Ministero. La Svizzera ha dichiarato di non avere un simile deliberato proposito, e quindi io mi attendo dalla sua lealtà che egli ritratti il suo voto, e che, per quanto oggi segga sul banco dei ministri, si faccia partigiano dello Spluga.

Questa, mi pare, è l'obbiezione che m'indirizzava, condita di frasi incisive, l'onorevole mio amico Zanardelli. Mi permetta che io gli dica che presentando la questione in quel modo, egli la presentava più che altro da avvocato; e siccome nella schiera degli avvocati egli è uno dei più distinti, così volle qui pure dar saggio della sua perizia.

ZANARDELLI. Se ho letto le sue parole precise!

MINISTRO REGGENTE IL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

Ma ha letto solo la parte finale. Nelle parole che precedono io aveva già dichiarato che mi risolveva a dare il mio voto al Gottardo per altre ragioni, cioè perchè lo trovava sulla grande strada dei commerci, sulla *via delle genti*: espressione questa sulla quale alcuni vollero anche spargere il ridicolo; ma a torto io credo, perchè, secondo me, essa appunto è la grande via per cui passano le mercanzie che vengono dall'Indo-China e dall'Australia, che è percorsa da quel gruppo di popoli asiatici che annovera ben 400 milioni di uomini e si trasportano, attraverso il canale

di Suez, nel continente europeo fino alla valle del Reno, al Belgio, all'Olanda, all'Inghilterra.

Questa via percorre gran parte d'Italia. Ed è appunto perchè trovava il Gottardo sopra questa via, che io pure chiamai la via delle genti, d'accordo coll'onorevole mio amico Mordini, e malgrado che questa espressione sia parsa altisonante all'onorevole Bonfadini, è per ciò, dico, che mi sono risoluto a dare il mio voto al Gottardo.

Io dava altresì il mio voto al Gottardo, perchè vedeva che la ferrovia attraverso questo valico può essere più sollecitamente costruita, e perchè trovava a favore della medesima una maggiore quantità di sussidi. Io dissi, è vero, che esercitava su me una certa influenza, la considerazione che nello Spluga uno dei due sbocchi della grande galleria era riservato all'Italia, cosa che non si verificava nell'altro progetto; ma soggiunsi che, nonostante ciò, le considerazioni fatte precedentemente m'inducevano a prendere partito a favore del Gottardo.

Vede adunque l'onorevole Zanardelli come io non ho mai avuto alcuna esitazione, ed ho sempre riconosciuto la superiorità del Gottardo sulla Spluga, per quanto, volendo con tutta coscienza esporre i miei pensieri, non potessi a meno di indicare quali fra gli argomenti militanti a favore del progetto rivale più mi avessero colpito, accennando pure fra questi quello dello sbocco della grande galleria nel territorio italiano.

Non sussiste assolutamente, o signori, che il Ministero, che trovavasi allora al Governo, abbia cercato di ingannarci, facendoci credere contrariamente alla verità, che la Svizzera osteggiasse questa strada.

Io ho qui il voto complessivo dato da 5 di questi commissari, cioè l'onorevole Casaretto, gli onorevoli Devincenzi, Padova, Maestri ed io, ed ivi è accennato da qual fonte noi abbiamo ricavato la convinzione, che la Svizzera insospettata di certe parole pronunziate nell'Aula del Parlamento italiano, esigesse assolutamente che la nuova ferrovia alpina passasse per il Cantone Ticino. Io leggo, signori, nel testo medesimo del nostro voto che colla nota diplomatica del 2 luglio 1863, resa di pubblica ragione, la Confederazione svizzera faceva conoscere al nostro Governo che essa non potrebbe ammettere un passaggio il quale non traversasse il Cantone Ticino, e con una recente comunicazione essa manteneva questa sua opinione e questo suo diritto.

Noi ricavavamo adunque la nostra convinzione da un documento emanante dal Governo federale, recato a pubblica notizia; e vede l'onorevole Zanardelli come ciò escluda assolutamente il sospetto che egli cercava di far nascere in quest'Assemblea, il sospetto cioè che la preferenza data allo Spluga dalla Commissione del 1865 sia dovuta a suggestioni, ad una specie di dolo, *dolus bonus o malus*, col quale si fosse fatto credere a

noi commissari che il Governo federale non fosse favorevole a questa concessione, eccettochè la strada passasse attraverso il Cantone Ticino. Allora, io ne sono convinto, era questo veramente l'intendimento del Governo federale. Se oggi quel Governo abbia mutato d'avviso, come parve affermare alcuno fra gli oppositori, io lo ignoro; ma ho tutti i motivi di credere che quella veramente fosse allora la politica del Governo federale. E non è punto vero, dico ciò a difesa dell'onorevole Jacini, il quale non può prendere ora la parola per rispondere a questa insinuazione, non è punto vero che egli abbia cercato di ingannarci su questo, nè su alcun altro proposito.

Ma ritorniamo alla questione. È inutile che io parli del progetto di legge presentato dall'onorevole Jacini, delle note diplomatiche e delle conferenze che hanno condotto al trattato che vi abbiamo presentato, frutto di tanti studi ed elucubrazioni.

Eppure l'onorevole Bembo ci dice: noi non abbiamo ancora studiato, e l'onorevole Villa-Pernice ripeteva: fa d'uopo ritornare su questa questione, e frattanto presenta una mozione sospensiva.

Ma, o signori, io dico: parliamoci chiaro, volete proprio una nuova sospensione...

VILLA PERNICE. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO REGGENTE IL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI. . per studiare di nuovo ciò che ha formato lo studio di una intera generazione? (poichè sono ormai 30 anni che si studia questo argomento).

Parliamoci francamente; che significa oggi la questione sospensiva? È una velata reiezione. Oggi che la questione è stata portata solennemente davanti al Parlamento, il chiudere la discussione, deliberando di rimandare la decisione ad altro tempo sarebbe una forma, cortese se volete, colla quale il trattato verrebbe respinto; forma che si adotterebbe per riguardo forse alle altre potenze, che hanno posto la loro firma sotto questo trattato. Non si respinge esplicitamente, ma l'effetto sarebbe il medesimo: a buono intenditor poche parole.

Io credo, o signori, che questo sia veramente il concetto degli onorevoli deputati che propongono la questione sospensiva. Essi s'accorgono che, ponendo nettamente la questione, non potrebbero più sperare vittoria, dopo le rigorose assise del 1865, le quali, come ho detto, hanno deciso la grande questione a favore del Gottardo; essi si lusingano invece di raccogliere, intorno alla proposta sospensiva, tutte quelle persone, che sono timide od irresolute e non sanno decidersi nè per l'una nè per l'altra parte, e quindi ingrossare il loro manipolo in modo da farlo diventare a poco a poco legione, e ottenere per tal guisa la reiezione del trattato.

Ebbene, sia anche sincero, come io credo, il concetto dal quale muove l'onorevole Villa-Pernice, sia sin-

cero questo concetto anche da parte di quelli che lo appoggiano, come io dichiaro di credere, ciò non ostante l'effetto sarebbe sventuratamente il medesimo.

E voi mi permetterete ora, o signori, di accennare quali sarebbero le conseguenze di questa reiezione.

Non entrerò in considerazioni politiche; ciò spetta ad altri dei miei colleghi. Per quanto sia evidente che la reiezione di un trattato stipulato solennemente fra alcune parti, mentre le Assemblee di alcuni Stati l'hanno già approvato, mentre le altre parti fanno istanza perchè lo si traduca in effetto, per quanto sia evidente che la reiezione di un trattato di questa natura non può non cagionare una certa freddezza nei rapporti internazionali; per quanto sia chiaro che le alleanze coi popoli forti, coi popoli liberi sono quelle che rinverdiscono, e le migliori alleanze sono certamente quelle che si basano sopra la comunanza d'interessi; tuttavia, ripeto, io non voglio entrare in questo ordine di considerazioni; potrebbe forse sembrare che il Governo volesse far pressione sull'Assemblea, la quale deve essere assolutamente libera di giudicare una questione commerciale ed economica con dati economici e commerciali. D'altronde, io credo così buona la causa del Gottardo, credo che gli argomenti che la sostengono siano così validi, che non sia mestieri neppure di ricorrere a questa specie di considerazioni.

Io vi prego soltanto, signori, di volere un momento esaminare a quali conseguenze economiche si giungerebbe ove questo progetto venisse ad essere respinto, od anche aggiornato, perchè io ripeto che, aggiornamento e reiezione, per me significano la stessa cosa.

È evidente la relazione che passa fra il progetto di legge che si discute, ed il riordinamento, la sistemazione delle nostre linee interne ferroviarie. E ciò è tanto vero, che il ministro Jacini, allorchando ottenne nel 1865 una sistemazione compiuta della rete ferroviaria del regno, volle compiere questo lavoro nominando una Commissione, la quale dovesse decidere a quale fra i vari valichi alpini, che si contendevano la palma, si dovesse accordare il primato. E nella sua relazione egli dichiarò apertamente che, a suo avviso, lo scioglimento di questa questione, era il coronamento, del riordinamento ferroviario da lui difeso.

Ed inverò, egli è evidente che a nulla gioverebbe l'oberare le nostre finanze, coprire, lastricare di ferrovie il suolo italiano, se poi a queste ferrovie non si desse uno sbocco; che sarebbe inutile il moltiplicare le ferrovie, se non dovessero servire ad un commercio corrispondente, se non dessimo opera a rompere quella cerchia di ferro che è costituita dalle nostre Alpi.

Molto bene ha detto l'onorevole mio amico Maldini nell'ultima seduta, ed io mi associo a lui e ripeto la sua frase, l'Italia non è che un gran ponte il quale si protende verso Levante, ed è perciò appunto desti-

nato a raccogliere il commercio che viene da quella parte, per trasportarlo attraverso al suo territorio, e consegnarlo in ispecial modo all'Europa centrale.

Ed è necessario che noi facciamo le nostre ferrovie per poter servire a questo grande scopo del commercio di transito, e per servire contemporaneamente anche al nostro commercio internazionale. Ma se noi non rompiano la cerchia delle Alpi, attraversandola colla ferrovia nei punti più acconci, io dico francamente che è opera perduta costruire ferrovie, alcune delle quali per molti e molti anni non renderanno che 2 o 3 mila lire al chilometro.

E frattanto io vi prego per un momento di considerare queste cifre. Sapete quale è il nostro bilancio ferroviario? Io ve lo dirò in poche parole. In dieci anni l'Italia ha costruito meglio che quattro mila chilometri di strade ferrate: la rete ferroviaria che era di due mila chilometri quando si costituì il regno d'Italia, oltrepassa oggi i sei mila chilometri. Ma sapete quale enorme somma si è spesa? Non solamente il Governo vi ha erogato un ingente capitale, ma in questo periodo di tempo la società dell'Alta Italia vi ha speso ben 152 milioni, e la società delle ferrovie meridionali vi ha investita la cospicua somma di 339 milioni.

Ebbene, questa somma di quasi mezzo miliardo venne spesa da queste due società in un solo decennio.

Ora, sapete quale è il carico che deve sopportare lo Stato? La rete calabro-sicula, per essere compiuta, costerà all'erario non meno di 260 milioni; la ferrovia ligure importerà non meno di 126 milioni; 42 milioni sono richiesti per la ferrovia Savona-Torino e per le relative diramazioni, 20 per la ferrovia Asciano-Grosseto. Sicchè, in fin dei conti, si sarà speso nella costruzione delle ferrovie l'ingente capitale di 458 milioni. A conto rotondo, un mezzo miliardo lo hanno speso le società e un mezzo miliardo lo dovrà spendere il Governo.

E, quanto alle sovvenzioni alle ferrovie, voi tutti sapete che nel 1868 esse rappresentarono 54 milioni e che nel 1870 ascsero a soli 48 milioni, perchè cessarono di figurarvi quelle riguardanti la linea ligure e le calabro-sicule, dopo l'acquisto fattone dal Governo; voi scegliete pure, o signori, come l'esercizio di queste strade sia tutt'altro che attivo e la somma di guarentigie che si paga, dimostra quale enorme carico ne derivi ogni anno al Governo.

In ultima analisi le nostre ferrovie non ci danno in media che un provento di lire 15,000 per chilometro.

Il Governo, o signori, studia e fa tutto quello che può per compiere tutte le linee deliberate dal Parlamento, ed anzi (permettetemi qui una leggera digressione), dacchè ho avuto l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, io ho cercato con tutte le mie forze di sollecitare l'opera che era già stata recata innanzi dal ministro titolare per la costruzione delle ca-

labro-sicule e posso assicurare il Parlamento che sono soddisfacentissimi i risultati ottenuti.

La legge delle calabro-sicule non venne votata che l'anno scorso, e sono passati poco più di nove mesi dacchè la medesima fu promulgata; ebbene, per quanto convenisse di ordinare il personale e fosse necessario di fare tutti quanti gli studi e di passare attraverso una lunga serie di incumbenti amministrativi, dovendo questi progetti essere approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dall'ufficio di revisione e dal Consiglio di Stato, e dovenosi sperimentare le aste pubbliche; ebbene, sapete, o signori, quali sono, malgrado tutto ciò, e dopo soli nove mesi, i risultati che il Governo italiano ha ottenuto?

Io dico francamente, il Governo italiano è superbo di avere conseguiti risultati soddisfacentissimi. In nove mesi, o signori, furono già appaltati lavori per 27,498,750 lire, oggi si tiene l'incanto per un altro tronco che importerà 5,670,000 lire, un altro si terrà domani per tre milioni, e posso dirvi che sono in corso di approvazione presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, o presso l'ufficio di revisione e presso il Consiglio di Stato altri progetti d'appalto per l'egregia somma di 37 milioni. In guisa che io credo di non fare cosa temeraria assicurandovi che fra alcuni mesi saranno appaltati lavori per la somma non indifferente di 74 milioni, ed io inclinerei a credere che avanti il termine dell'anno dacchè la legge fu promulgata, cioè prima del 31 agosto, tutti questi lavori saranno appaltati.

Ma, o signori, mentre da una parte noi facciamo un atto di giustizia verso quelle provincie, coroniamo l'opera e non facciamo sì che questo lavoro rimanga improduttivo e in gran parte inutile, poichè è veramente inutile il costruire strade ferrate, se poi non si procurano sbocchi alle medesime.

E quello che ho detto per le strade ferrate debbo ripeterlo per la navigazione.

Avant'ieri, l'onorevole mio amico Maldini toccava egli pure questo argomento. È vero; il Governo del Re si è preoccupato seriamente di tale questione e nessuno può rendergliene maggior testimonianza dell'onorevole Maldini, nel quale il Governo ripose appunto la sua fiducia pregandolo di far parte della Commissione a cui venne affidato lo studio dei provvedimenti da adottare.

Ebbene questa Commissione alla quale non potrei tributare sufficienti elogi, che ha studiato maturamente per un anno questa questione, si è pure preoccupata del modo di svolgere la nostra marineria a vapore la quale è troppo inferiore a quella degli altri Stati e non è in giusta proporzione colla nostra marina a vela la quale invece può lottare con fortuna con quelle del maggior numero delle altre potenze navali.

Si sono studiate le cause di questa inferiorità proponendo al Governo i mezzi più acconci per farla ces-

sare. Si è altresì indagato quali dovessero essere gli obbiettivi delle diverse linee di navigazione, e queste linee vennero designate in un pregevolissimo lavoro al quale il Consiglio dei ministri consacra ora lo studio più accurato, ed io spero che al riaprirsi del Parlamento verrà eziandio sottoposto alla vostra approvazione. Ma io dico qui pure che non giova pensare a sussidiare nuove linee, quando quelle che già oggi abbiamo ci costano la non trascurabile somma di 7 milioni all'anno; che è inutile cercare di condurre in paese, con le linee di navigazione, nuovi commerci, se non pensiamo ad aprir loro nuovi sbocchi al di là delle Alpi.

Rispetto ai nostri sbocchi commerciali, mi sia permesso ancora, o signori, di farvi osservare come noi possiamo procurarcene per tutte le direzioni, in guisa da approvvigionare gran parte d'Europa.

Uno di questi, o signori, è già aperto, è il Brennero, quel Brennero che già diffonde i suoi benefici effetti sulle provincie venete. Esso ci mette in comunicazione specialmente colla Baviera.

Due altri di questi sbocchi, di questi passaggi, ci metteranno in stretta comunicazione colla Francia, e saranno aperti nel prossimo anno, quello, cioè, che si trova all'estremità della riviera occidentale ligure e quello del Cenisio che è stato dischiuso mercè l'opera gigantesca a tutti nota.

Ma io credo che, oltre questi tre sbocchi, due dei quali sono di prossima apertura, ci convenga por mano a quello che io reputo il più importante di tutti, quello cioè del Gottardo; ed io vi prego fervidamente di respingere tutte le proposte sospensive e di riflettere che noi ci presentiamo già molto tardi, che si richiederanno 11 anni per costruire il *tunnel*, che si richiederà qualche tempo per costituire la società, e che in sostanza più noi indugiamo e maggior tempo rimaniamo privi di un sì efficace strumento di azione commerciale.

Io penso che nemmeno col Gottardo possa ritenersi compiuta la serie dei valichi ferroviari che noi dobbiamo aprirci attraverso alle Alpi; credo che converrà completarla con un altro valico che recherà certo ragguardevoli vantaggi alle provincie venete. L'onorevole ministro delle finanze ed io ci occupiamo ora con grande amore, e molti deputati ce ne possono rendere testimonianza, per quanto vegga sulle labbra di alcuni un sorriso di incredulità, del valico del Pontebba; ed io credo che, a coronare l'opera nostra, sia assolutamente conveniente che questa strada, che deve fare sì vigorosa concorrenza alla via del Sömmering, che presenta così facili condizioni di costruzione, venga pure a ricevere la sanzione del Parlamento d'Italia.

Signori, io mi riassumo. Credo di avervi dimostrato che, se mai vi è questione, la quale, a giudizio anche di questo Parlamento, e lo ripeto, giacchè allora non ebbi il piacere di veder presente in quest'Aula l'onorevole Bertani, che ora è rientrato, a giudizio anche

dell'onorevole Bertani stesso e dei cento deputati che hanno sottoscritto l'istanza presentata l'anno scorso sul banco della Presidenza, se mai vi è questione che importi prontamente decidere, è questa del passaggio del Gottardo.

Io mi oppongo dunque al rinvio della questione, perchè questo rinvio si risolverebbe in una implicita reiezione del progetto del Governo, e perchè il voler negare all'Italia più oltre il suo precipuo sbocco commerciale recherebbe gli effetti più funesti su tutti quanti i nostri interessi, su tutto il nostro avvenire.

Votando questo progetto di legge, onorevoli colleghi, voi ottempererete nel miglior modo ad una fra le più urgenti necessità del nostro paese, e contribuirete efficacemente a che i commerci e le industrie italiane si svolgano e fioriscano. (*Bravo!*)

VILLA-PERNICE. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio, in principio del suo discorso, ha creduto di qualificare la proposta, che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, di insidiosa, e poi ha soggiunto che la sospensiva non è altro che il retaggio degli animi timidi ed irresoluti. Credo che queste parole contengano certamente quanto basta per giustificarmi di aver domandata la parola per un fatto personale.

Io prego l'onorevole ministro di credere che non c'è nulla d'insidioso nella mia proposta. Io ho dichiarato con tutta franchezza che sono contrario, ed assolutamente contrario, a questo progetto di legge. Questa mia dichiarazione franca, leale e sincera mi dispensa di scagionarmi dall'accusa di animo timido ed irresoluto. Non vi è in me timidezza, nè irresolutezza. Se vi è incertezza in questa questione, mi permetta l'onorevole ministro che io dica, che essa non è da parte mia, ma da parte del Governo, il quale (come già ho avuto l'onore di dire nel mio breve discorso) ha creduto di procedere in modo ben diverso e contraddittorio in due questioni che sono identiche dal lato finanziario.

Io aveva avuto l'onore di esporre, come allorquando si trattava di votare alcune somme per l'armamento del paese, l'onorevole Sella ci obbligasse a mettermi di riscontro, a termini della legge di contabilità, ad accendere il relativo capitolo di entrata nel bilancio attivo; mentre qui invece ci si viene a proporre una spesa la quale carica molti bilanci (come ho avuto l'onore di dimostrare), senza che il principio della legge di contabilità, stabilito con l'articolo 31, invocato nell'altra citata occasione dall'onorevole ministro delle finanze, venga osservato. Se vi è incertezza in me o nel Ministero il quale si conduce in due casi identici (poichè si tratta di spese) in modo diverso, lascio alla Camera il giudicarlo.

Quanto poi all'epiteto d'*insidiosa* dato alla mia proposta, non avrei mai creduto che, notando qui una contraddizione, appunto per evitare che in causa della medesima il Governo venisse ad avere un voto con-

trario su questo progetto di legge, perchè molti di coloro che sono anche gottardisti non vorranno la legge, quando non si sia provveduto ai mezzi, e non si sia tolta questa contraddizione, non avrei mai creduto, ripeto, che l'epiteto di *proposta insidiosa* potrebbe giustificarsi, ed avrei anzi creduto che il Governo dovesse darmi lode, se io aveva posta la questione finanziaria nel vero terreno su cui doveva essere messa.

Ringrazio poi l'onorevole ministro d'agricoltura per aver soggiunto quasi in fine del suo discorso, che la sospensiva era stata da me presentata in modo cortese. Ciò toglie, almeno in parte, l'amarezza in me prodotta da quelle parole scagliate prima contro di me.

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

BERTANI. Mi venne riferito che, mentre io non era ancora nell'Aula, l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio leggeva alcune parole pronunciate da me l'anno scorso in occasione delle sollecitazioni che io faceva al Ministero perchè presentasse la convenzione di Berna; e da queste parole deduceva una contraddizione fra il consentimento che io tacitamente poteva dare a quella convenzione per la quale sollecitava allora la presentazione del relativo progetto di legge e l'opposizione che vi ho fatto oggi. Se le cose stanno così, poichè non parlo che per relazione avuta, io sento il debito di dichiarare che, se l'anno scorso io sollecitavo quella presentazione, non parlai minimamente della convenzione stessa; poichè naturalmente la discussione di essa era subordinata alla precedente presentazione del progetto di legge. Poichè, o un progetto di legge vien presentato per essere discusso, ed allora si viene in quel momento a sostenere la propria opinione; o è presentato soltanto per aver la sanzione del voto, senza discuterlo, ed allora non c'è più modo di manifestare la propria opinione.

Dico queste cose perchè veggio che anche la stampa si giova di questo forzato e viziato raffronto, per volerli porre oggi in contraddizione con tutti i miei antecedenti relativamente al Gottardo.

Io colgo pertanto quest'occasione per fare nuova professione di fede circa l'indiscutibilità della scelta del valico alpino del Gottardo in confronto di altri; e per ripetere altresì che, non solo da questi giorni, ma sino dal gennaio di quest'anno, io esposi per le stampe una parte della mia opinione, sostenuta nell'attuale discussione alla Camera, che, cioè, la convenzione di Berna possa subire ragguardevoli modificazioni più consentanee all'interesse italiano.

MINISTRO REGGENTE IL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI. Parmi che l'onorevole Villa-Pernice abbia franteso le mie parole. Io non ho mai voluto dargli la taccia d'irrisolto, riconosco anzi quanto egli sia fermo nelle sue convinzioni. Io ho detto che le proposte sospensive sono sempre insidiose, perchè, come consigliere della Corona, sono quanto mai interessato a difendere

il presente disegno di legge; io non potevo non ricordare alla Camera come le proposte sospensive sieno sempre insidiose, perchè raccolgono intorno a sè tutti gli animi timidi ed irresoluti, tutte quelle menti che non hanno studiato la questione e trovano quindi assai comodo d'uscire d'imbarazzo con una sospensione. Era questo il mio concetto, non ho avuto intenzione, e non è d'altronde conforme alle mie abitudini di offendere alcuno.

Ho poi letto alla Camera le parole dell'onorevole Bertani, ma non ho fatto alle medesime commento alcuno; ho detto soltanto che nel combattere la proposta dell'onorevole Villa-Pernice io sperava di averlo compagno in un coi cento deputati che l'anno scorso a lui si unirono. Egli infatti diceva che la questione era matura e che conveniva risolverla. Perciò spero che l'onorevole Bertani vorrà respingere il voto sospensivo proposto dall'onorevole Villa-Pernice.

ARRIVABENE. Avrei creduto che gli avvenimenti militari e politici avvenuti nel 1866, e più specialmente il risultato dell'ultima guerra, risultato il quale ha modificato le condizioni politiche di vari Stati d'Europa, avrebbero avuto potere di convincere gli opposenti del Gottardo che gl'interessi commerciali, e più specialmente gl'interessi politici dell'Italia, debbono consigliare la scelta di questa linea. M'ingannerò forse, ma io non so invero comprendere come, dopo quegli avvenimenti, si possa mettere in dubbio che tutti gli sforzi degli uomini di Stato italiani debbano tendere allo scopo di creare un grande interesse germanico in Italia, anzi una serie d'interessi germanici.

Nel nostro tempo, signori, è inutile dissimularlo, sono gl'interessi materiali e politici quelli che più specialmente fermano le alleanze e le mantengono sicure. Ed è per questo che non posso a meno di deplorare che la questione politica, in ordine alla linea del Gottardo, non sia stata ampiamente trattata dagli onorevoli deputati che hanno difeso il progetto di legge, e più ancora che l'abile relatore della Commissione non l'abbia alla sua volta largamente trattata. Sono gli interessi, diceva, quelli che fanno le alleanze efficaci e durature. Uno di questi interessi d'ordine morale, e direi quasi, religioso l'ha fortunatamente per noi creato di recente fra l'Italia e la Germania, non v'ha dubbio, inconscio, il Papato. L'altro d'ordine politico crear lo deve la convenzione di Berna che viene sottoposta alle nostre deliberazioni.

Codesti interessi, o signori, sono troppo evidenti perchè si debba fare uso di molte parole per provarli, per giustificarli. Partendo da questo concetto che è puramente politico, io non mi darò ad esaminare la convenzione che ci è sottoposta. Non indagherò se i negozianti italiani avrebbero potuto o no ottenere migliori condizioni, se insistendo essi avrebbero potuto esonerarci dall'obbligo, che indirettamente assumiamo, di costruire ferrovie che attraversar devono il territorio di

un paese straniero, e direttamente soddisfare interessi di viabilità che non sono d'Italia. Questa è per me questione secondaria, ed i negoziatori di quella convenzione io ve li abbandono tanto più volentieri che a me sembra non avere i ministri dell'istruzione pubblica in Italia maggior fortuna coi viventi, di quella non l'abbiano coi morti. (*Si ride*)

Ma, per me la questione, lo ripeto, è questione eminentemente politica, e per quanti ragionamenti si facciano, per quanto eloquenti discorsi io sia preparato ad udire, nessuno avrà la potenza di smuovermi da questa convinzione che in me è profonda, assoluta. Ciò premesso, o signori, dirò brevemente la ragione che mi ha indotto a prendere parte ad una discussione la quale, per sua natura, sembrerebbe dover essere esclusivamente riservata agli uomini tecnici che siedono in questa Camera.

Nella seduta di venerdì, se non erro, uno degli oratori che più avversano il progetto di legge, cercava di persuadere alla Camera che, ove anche si votasse la sovvenzione assentita nella Conferenza di Berna, sarebbe difficile, per non dire impossibile, trovare una società industriale che volesse assumere la costruzione e l'esercizio della linea. Codesta opinione, alla quale mi pare abbia voluto sabato associarsi l'onorevole Bembo, ed oggi l'onorevole Villa-Pernice fu enunziata in modo tanto assoluto, tanto coscienzioso, che nella tema abbia ad esercitare una grande influenza sulla deliberazione della Camera, ho creduto debito mio il confutarla colla semplice esposizione di un fatto, l'importanza del quale voi vorrete, signori, colla vostra saviezza apprezzare.

Nel 1866, una delle più grandi illustrazioni del mondo ferroviario della Gran Bretagna, l'ingegnere Giovanni Fowler, si recava a Firenze, e presentava all'onorevole Jacini il progetto per la costruzione della ferrovia del Gottardo. Poco dimestico colla lingua francese, egli mi pregava di voleggi essere interprete in quel colloquio: accettai. L'ingegnere Fowler recava al ministro (noti la Camera) gli studi di massima della linea, gli elementi necessari per stabilire il costo, le spese di esercizio ed il presunto prodotto chilometrico della medesima.

Il Fowler parlava press'a poco così al ministro d'Italia: Gli interessi politici e commerciali del nuovo Stato debbono indurvi ad affrettare la costruzione di una linea, che io credo destinata a divenire una delle più importanti d'Europa; importantissima (e già lo accennava l'onorevole mio amico il deputato Maldini nel suo abilissimo discorso di sabato), importantissima, diceva il Fowler, per il commercio che l'Inghilterra fa con l'Oriente, giacchè questa è la vera linea per le Indie, non solamente in ordine alla questione della distanza, ma anche in ordine alla questione politica.

In ordine alla questione di distanza, perchè la distanza da Londra a Brindisi, per la via di Nizza e Ge-

nova, è di 1796 miglia inglesi; per Nizza, Colle di Tenda e Torino di 1885; per il Cenisio di 1504; mentre per il San Gottardo non è che di 1483 miglia.

Per la questione politica (gl'Inglese parlano sempre chiaro), per la questione politica, avvegnachè tutti gli sforzi degli uomini di Stato inglesi, tutti gli sforzi del commercio di Londra, tutti gli sforzi della Camera dei Comuni tendono a questo, di assicurarsi una linea la quale da Ostenda conduca direttamente a Brindisi ed attraversi paesi i quali, per somiglianza di istituzioni politiche, per alleanze, per antichi legami, offrano la certezza che avranno, e sempre, comunanza d'interessi coll'Inghilterra.

Questa linea, proseguiva l'ingegnere Fowler, è per mio sentimento chiamata a tali risultati commerciali che, basato sugli studi da me fatti, non esito ad affermare che col tempo dovrà dare un prodotto lordo di cinquanta a sessanta mila lire al chilometro.

Convinto io della certezza di questi risultati, diceva il Fowler, vengo a proporvi la costruzione della linea, e per facilitarla, voi lo vedete nel tracciato che ho l'onore di sottoporvi, mi propongo di passare la montagna molto in alto a mezzo di una galleria della lunghezza di 7 chilometri.

Evidentemente il mio tracciato, mi affretto a dichiararlo, aumenterà di molto le spese dell'esercizio, ma queste spese necessitate dalle curve ardite e dalle erte pendenze, saranno compensate dall'economia che si farebbe sulla ingente somma necessaria per costruire la galleria vagheggiata da voi e dal Comitato promotore svizzero. La vostra galleria (seguitava il Fowler) renderà senza dubbio la ferrovia più facile, meno costoso l'esercizio; ma credete voi che giungerete a persuadere alla Prussia ed alla Svizzera di concorrere all'opera vostra con sì largo sacrificio di danaro? Non vedete voi come la Francia osteggi la linea del Gottardo? Come essa si prepari a chiudere il suo mercato ad ogni combinazione finanziaria che volesse intraprenderla? Come codesta ostinata opposizione arresterà lo slancio della Germania e della Svizzera?

Il mio progetto quindi (continuava il Fowler) è essenzialmente pratico, giacchè io non ho bisogno nè di 60 nè di 50 milioni di sussidio, bastandomi le somme offerte dalle città lombarde e i dieci milioni che per contratto l'Alta Italia dovrà a codesto scopo erogare. Ove accettiate (noti la Camera questa esplicita dichiarazione dell'ingegnere inglese), ove voi accettiate il mio progetto, io sono fin d'ora autorizzato a dichiararvi (ed eccovi le mie credenziali) che ho organizzata in Inghilterra una combinazione finanziaria di primo ordine, la quale formerà la società allo scopo di assumere la costruzione e l'esercizio di quella linea. Badate bene, concludeva il Fowler, siccome è mio intendimento, accettata che sia la mia proposta, di incominciare codesta ferrovia per le linee d'approccio, e specialmente per quella principata di Biasca, onde non abbiano

a rovinare i lavori già fatti, voi potrete, ove nel frattempo vi accordiate colle nazioni interessate, potrete darvi alla costruzione della grande galleria che vagheggiate.

In questo caso, siccome la grande galleria non si potrà costruire mai, se non dando la somma necessaria a fondo perduto, la combinazione finanziaria da me preparata compirà pur sempre la linea, e, compiuta, si darà ad esercitarla.

Questa, signori, è la proposta fatta nel 1866 dall'ingegnere Giovanni Fowler all'onorevole senatore Jacini, allora ministro dei lavori pubblici. Vedono dunque gli onorevoli oppositori, vede la Camera, come da questo fatto sia facile il dedurre che, una volta votato il sussidio, non sarà difficile mettere insieme una società industriale che assumi la costruzione e l'esercizio della linea.

In ogni caso però, avendo i risultati politici ed economici dell'ultima guerra spostato il mercato delle grandi intraprese ferroviarie, e per lungo tempo, da Parigi che era, a Londra ed a Berlino non può dubitarsi che paralizzata così l'opposizione francese, i capitalisti inglesi, tedeschi e svizzeri si affretteranno a comporre codesta società industriale.

L'uomo di genio che in sì breve giro di tempo ha saputo fondare l'impero germanico, saprà, vorrà, credetelo, contribuire alla formazione di tale società, perchè la linea del Gottardo è necessaria allo sviluppo commerciale della patria germanica, ed è la vera, ed è questione codesta che si tenterebbe invano di voler disgiungere dalla questione politica.

Per queste considerazioni, e senza entrare nella discussione tecnica, senza entrare nella questione economica, senza esaminare per filo e per segno la convenzione, per queste considerazioni, dico, che sono tutte di ordine politico, io voterò il progetto di legge. Ed in quest'occasione spero che il più largo contingente a favore di esso ci verrà da questo lato della Camera (*Accennando alla sinistra*), giacchè nella pronta costruzione della linea del San Gottardo, la sinistra saprà vedere il trionfo di quella politica sempre ed ostinatamente da essa difesa.

PRESIDENTE. L'onorevole Peruzzi ha facoltà di parlare.

PERUZZI. Signori, io ho sentito generalmente agitarsi qui la questione tra splughisti e gottardisti, ed ho sentito come coloro i quali hanno sostenuto essere preferibile il valico del Gottardo abbiano generalmente rimproverato agli avversari, o di parlare per idee preconcepite, o di parlare per interessi piuttosto locali che generali.

A me, e mi piace dirlo non per vantarmene, ma perchè chiunque prende a sostenere un qualche assunto, desidera che alle sue parole sia procacciata quella maggiore efficacia che si possa, a me nessuno potrà fare nè l'uno nè l'altro rimprovero. Non mi si potrà fare il

rimprovero che io venga a propugnare interessi locali, essendo io nato in una provincia ed in una città che ben possono preferire che si faccia una piuttosto che l'altra delle strade ferrate alpine; ma è evidente che le sorti della provincia, e del comune di Firenze non cambieranno sia che si faccia lo Spluga, sia che si faccia il Gottardo.

Io credo che non mi si possa rivolgere neppure l'altro rimprovero, sebbene fin dal 1860 nelle Commissioni istituite per esaminare questa questione, delle quali ho avuto l'onore di far parte, io abbia sostenuto non precisamente lo Spluga, ma che fosse preferibile in un nuovo valico alpino da costruirsi fra il Brennero ed il Cenisio prendere per obbiettivo il lago di Costanza piuttosto che Basilea.

Prima ho sostenuto il Lucomagno contro lo Spluga e contro il Gottardo, perchè il Lucomagno nelle condizioni d'allora mi pareva preferibile allo Spluga ed al pari di questo sboccherebbe sul lago di Costanza; e poi nel 1865 io ho sempre votato col mio amico Correnti, sia per lo Spluga, sia per il Gottardo.

Nè crediate, o signori, che nel ricordare questa nostra concordia, io gli voglia dare il biasimo di disertore, o l'elogio di convertito; io lo ricordo perchè se altri fatti ed altre considerazioni furono, rispetto al voto complessivo, giudicate diversamente dall'onorevole Correnti e da me, è pur sempre gradita ricordanza lo aver avuto concorde meco ne' voti parziali e come perito, un uomo così versato negli studi, e nelle dottrine economiche qual è l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Consenta la Camera, poichè tutti hanno parlato, e parlato assai lungamente della Commissione del 1865, consenta la Camera che anch'io, come uno de' suoi componenti, ne parli brevemente.

Alla Commissione del 1865 furono sottoposti dal Ministero tre quesiti. Eccoli:

Qual è il valico alpino da preferire?

« I. Per offrire il miglior percorso agli scambi per le Indie ed i paesi d'Europa che hanno con quelle regioni i rapporti più estesi.

« II. Per il commercio di transito, cioè per offrire alla marineria mercantile italiana la zona di clientela nel continente europeo, estensivamente ed intensivamente più importante, a fronte della concorrenza di marinerie mercantili estere.

« III. Per lo scambio fra i principali centri commerciali del regno e d'oltr'Alpe.

Ecco quale fu, nel rispondere a questi tre quesiti, il voto da me dato concordemente con l'onorevole Correnti.

Per i primi due scopi, cioè per i transiti che si potrebbero chiamare a grande e piccola velocità, per essere le merci delle Indie ricche e tali da far premere la minorazione della durata del viaggio e dei rischi, tanto io quanto l'onorevole Correnti abbiamo ritenuto

essere preferibile, a parer nostro, lo Spluga al Gottardo.

Intorno al terzo quesito, cioè intorno alla preferenza da dare ad un valico alpino per i trasporti delle merci italiane che si esportano nei paesi oltr'Alpe, e per le merci che da oltr'Alpe s'importano in Italia, tanto l'onorevole Correnti che io abbiamo opinato essere preferibile il Gottardo.

Vede dunque la Camera, come io non sia uno splughista ad ogni costo.

Ed aggiungo che se intorno al primo quesito vi fu una forte maggioranza per il Gottardo, intorno al secondo vi fu parità, essendo stati sette i voti pel Gottardo e sette quelli per lo Spluga.

Quando poi venimmo al voto finale, io opinai essere noi chiamati come periti a rispondere ai quesiti ministeriali, e non parermi che si dovesse dare un voto finale e complessivo.

Chechè si pensi intorno a ciò, molte e svariate furono le preoccupazioni che esercitarono un'influenza sugli animi dei commissari.

Io allora manifestai il mio voto, del quale mi permetto dare lettura alla Camera.

« Ricordando la preferenza da me data allo Spluga per il commercio delle merci a grande ed a piccola velocità, preferirei questo al Gottardo perchè il commercio di transito a grande e piccola velocità è per l'Italia più importante come criterio per la scelta di un valico alpino che il commercio internazionale (si chiamava *internazionale* il commercio degli scambi dei prodotti italiani con quelli esteri che altri chiama *speciale*.)

« I sussidi dati al Gottardo più che allo Spluga, e le asserite opposizioni del Governo svizzero allo Spluga devono essere apprezzati da un'Assemblea politica, nè devono influire sui voti di una Commissione commerciale.

« Quindi mentre forse come deputato potrei indurmi a votare pel Gottardo, credo qui come perito di dover dare il mio voto per lo Spluga. »

Vede dunque la Camera come abbia ragione di dire non essere io uno splughista arrabbiato nè inconvertibile, e come io abbia il dovere di spiegare adesso il motivo per il quale, come deputato, non possa votare diversamente da quel che votai come commissario.

Io non mi estenderò lungamente ad esporre i motivi di ordine politico e strategico per i quali mi pare evidente che a parità di condizioni niuno possa riconoscere essere lo Spluga preferibile al Gottardo. Poichè la Provvidenza ci ha dato la difesa delle Alpi, parmi evidente che se si fanno delle strade ferrate attraverso di esse, sia desiderabile che uno degli sbocchi si trovi sul territorio italiano piuttostochè sopra un territorio straniero; laonde nè mi distenderò su questo argomento, nè risponderò all'onorevole relatore che dice: ma se la neutralità svizzera sarà in qualche caso vio-

lata, noi pure avremo tempo di andare a difendere il passo del Gottardo. Ognuno vede quanta differenza ci sia tra l'andare a difendere un passo sul quale non sono state preparate opere di difesa, e il difenderne uno nel quale, come si suole generalmente da tutti i ministri della guerra, sieno state combinate previamente le opere di comunicazioni ferroviarie con quelle di difesa della frontiera dello Stato.

Io desidero e spero che l'Italia possa nell'avvenire prendere sul continente quella posizione politica rispetto alle lotte tra i diversi Stati che l'Inghilterra ha preso nell'estremo occidente dell'Europa; e quindi non voglio dar troppa importanza a questi argomenti, i quali del resto sono stati lucidamente svolti da altri oratori, e dei quali, lo ripeto, mi pare manifesta l'evidenza.

Rentrerò piuttosto nel campo degli interessi, nel quale desidero che questa discussione per quanto è possibile rimanga; tanto che molto io lamento che da taluno siasi cercato farla passare nel campo politico.

Ed anche nel campo non politico, in quello degli interessi, o signori, non può essere indifferente l'aver tutta la strada ferrata alpina sopra un territorio estero, o averla, almeno in gran parte, sul nostro territorio; imperocchè la libertà che in questo secondo caso noi avremmo di maneggiare le tariffe, di regolare l'esercizio, di prescrivere le coincidenze coi treni delle altre ferrovie convergenti verso il valico alpino, ci porrebbero indubbiamente in una condizione molto migliore di quella che avremmo quando la strada tutta intera fosse sopra un territorio straniero; qualunque fossero i patti che noi con lo Stato imperante in quel territorio avessimo fermati.

E neppure mi dilungherò ad osservare come preferibile sotto diversi rapporti, anche tecnici, sia comparso lo Spluga al Gottardo, bastandomi ricordare come dal punto di vista tecnico (e questo giustifica la conversione dell'onorevole Correnti e l'oscitanza del mio voto del 1865), dal punto di vista tecnico, il rapporto della Commissione del 1865 ci dimostri non esservi gran differenza..

E difatti la Commissione tecnica del 1864, composta dei signori ingegneri Oberty, Ruva e Rombaux, così conchiudeva la sua relazione:

« Il Gottardo e lo Spluga si trovano in condizioni poco dissimili rispetto alle difficoltà di costruzione dei tronchi d'accesso, alla sicurezza dell'esercizio, alle pendenze, e finalmente quanto al rapporto tra la spesa di esercizio ed il prodotto lordo; sebbene il Gottardo, in complesso, abbia una lieve prevalenza sotto tali rapporti rispetto allo Spluga.

« Lo Spluga prevale sul Gottardo per la minor lunghezza di gallerie da scavare a foro cieco, per la più breve durata della costruzione e per le minori spese di costruzione, tenendo conto di quelle occorrenti per le linee di accesso.

« Il passaggio dello Spluga è poi quello pel quale potrebbero più vantaggiosamente adottarsi pendenze che giungono fino al 30 per mille, mediante le quali si conseguirebbe uno sviluppo molto più breve della linea e con una spesa assai minore. »

E le pendenze medie dei due versanti sono calcolate da quegli uomini tecnici: per il Gottardo, sopra chilometri 57, del 15 90; per lo Spluga, sopra chilometri 48, cioè 9 chilometri meno, del 15 79, cioè il 0 11 di meno.

La stessa Commissione del 1865, la quale (nè a me piace il dissimulare questo che esattamente diceva testè l'onorevole ministro di agricoltura e commercio), si dichiarò favorevole, ad una grande maggioranza, ed esplicitamente, al Gottardo, ed avversa allo Spluga; nella relazione della sezione commerciale, confrontando le distanze virtuali per le tariffe di transito, e le distanze reali, avvertiva come Genova perda su Marsiglia, pel Gottardo, 97 chilometri, e per lo Spluga soli 87. Risulta parimente da quelle relazioni e da quegli studi come il Gottardo sia preferibile allo Spluga, per Genova, verso Zurigo, Strasburgo, Basilea; per Venezia *mai*; per Bologna verso Berna, Lucerna, Basilea, Calais e Parigi, e come invece lo Spluga sia preferibile al Gottardo, per Genova, verso Singen, Romanshorn, Lindau, Ulma, Augusta, Monaco, Stoccarda, Carlsruhe, Mannheim, per Venezia *sempre*, perfino verso Zurigo, Lucerna e Basilea; per Bologna, verso Zurigo, Singen, Ulma, Augusta, Stoccarda, Carlsruhe e Mannheim.

Siccome taluno in questa Camera potrebbe forse non essersi addentrato nello studio di questo argomento, io mi permetto di avvertire che parlo di Bologna, perchè questa città è considerata come il punto di partenza del commercio di transito delle Indie, rispetto alle varie direzioni per le quali può procedere oltr'Alpi.

Constatate così le condizioni delle diverse parti d'Italia rispetto al Gottardo ed allo Spluga, ricorderò come nel febbraio 1870 fu inviata una circolare ai prefetti perchè invitassero i Consigli provinciali e comunali delle varie provincie del regno a dichiarare per quale somma sarebbero stati disposti a concorrere alla spesa di 45 milioni cui si era impegnato il Governo, in corrispettivo dei vantaggi che i contribuenti delle rispettive provincie e dei rispettivi comuni avrebbero conseguiti per la strada del Gottardo. Questa non era la prima volta che, se non tutti, parecchi Consigli provinciali e comunali erano stati chiamati, non dico da circolari governative, ma da circolari di Comitati promotori di questa o di quella strada, a deliberare in proposito.

Duolmi che io non sia in grado di porre innanzi alla Camera tutte le deliberazioni che negli anni antecedenti erano state prese dai Consigli provinciali e dai Consigli comunali per promuovere o la ferrovia del Gottardo, o quella del Locomagno, o quella dello

Spluga. Ne citerò alcune: Genova, per esempio, preferì dapprima il Locomagno, poi il San Gottardo. Dirò più tardi qualche cosa intorno a questa preferenza di Genova, che è uno degli argomenti che fanno maggiore impressione in favore della linea ora proposta, per la grande riputazione, che godono meritamente i Genovesi, di uomini che intendono perfettamente i loro interessi (*Si ride*); dirò come Milano avesse votato 10 milioni per lo Spluga e non ne abbia votati che due e mezzo pel Gottardo; dirò come Firenze avesse votato, mi pare, un milione per lo Spluga, e non abbia voluto votare pel Gottardo; dirò come Livorno, Bergamo, Ancona ed altre provincie e città, che ora non ricordo, si siano rifiutate a concorrere alle spese pel Gottardo.

Non parlo del Veneto, perchè intorno a quello è già stato ampiamente detto dall'onorevole Bembo quanto siasi chiarito avverso al Gottardo.

Sarebbe davvero importante che in una questione di interessi la Camera avesse sott'occhio queste diverse deliberazioni che il Ministero giustamente chiedeva motivate in modo chiaro, in modo da esprimere nettamente ed esplicitamente l'opinione dei Consigli ai quali s'indirizzava; sarebbe questo molto importante, inquantochè avremmo così un fatto nuovo nel nostro paese in materia d'interessi, avremmo una specie d'inchiesta all'inglese già fatta e dalla quale la Camera potrebbe ritrarre molti lumi che le sarebbero di aiuto per risolvere questo grave problema.

Invece di quello che io desidererei, abbiamo il prospetto del Ministero allegato al suo progetto di legge contenente l'elenco dei sussidi votati per la strada del Gottardo.

Si noti che i prefetti, per quanto mi consta, generalmente corrisposero, come era loro dovere, con molto zelo alle raccomandazioni del Ministero.

È corsa voce, e ne ho sentito l'eco anche in questa Camera, che l'onorevole prefetto di Venezia avesse persino qualche dispiacere in quell'occasione col Ministero per essersi chiarito avverso al Gottardo. Ignoro se ciò sia vero; ma quello che so di certo per l'esperienza mia particolare si è, che qui a Firenze, non dico che sia stata esercitata pressione, perchè non ne abbiamo mai avuta da nessun prefetto, ma è avvenuto un fatto dal quale argomento quello che in altre provincie esser deve avvenuto.

Firenze è stata una provincia privilegiata rispetto a prefetti, tanto perchè sono qui rimasti lungamente in ufficio (ne abbiamo avuti soli tre dacchè esiste il regno d'Italia), quanto perchè quest'ufficio fu sempre affidato ad uomini riputatissimi che si sono meritata la stima e la fiducia dei loro amministrati; tali sono il marchese di Torrearsa, il conte Cantelli ed il marchese di Montezemolo. Debbo dire per altro che fra questi prefetti, tutti pregevolissimi, quello che maggiormente si è distinto per avere una perfetta cognizione dell'indole di queste popolazioni, e soprattutto dei loro am-

ministratori, e per aver lasciato sempre intera libertà ed iniziativa agli amministratori stessi nel decidere degli interessi della provincia e dei comuni, quello che più di tutti sotto questo rapporto si è distinto è il marchese di Montezemolo. Da tre o quattro anni, dacchè ho l'onore di avere relazioni con lui per affari della provincia e del comune, sia come presidente del Consiglio provinciale, sia come sindaco, una sola volta mi ha fatto delle premure e degli eccitamenti rispetto ad una deliberazione, e ciò è avvenuto a proposito del Gottardo. Ripeto che non parlo di pressioni; parlo di raccomandazioni fatte nel modo il più conveniente, con quel tatto che distingue il marchese di Montezemolo; ma dico che questo è per me un grande argomento. (*Movimento*)

Ora, malgrado tutto questo, vedete il prodotto di queste numerosissime circolari (si tratta di otto o dieci mila circolari che sono state mandate per questo fine). Questo prospetto ci dà i seguenti risultati: Genova ha votato 7,054,090 lire; Milano 2,580,090 lire (come voto, questo ha ben poca importanza, perchè aveva votato dieci milioni pello Spluga); Como ha votato 759,315 lire: totale delle somme votate da queste tre provincie 10,393,495 lire. Poi viene Porto Maurizio, che ha votato 25,000 lire. Ora sapete che cosa hanno stanziato in tutto le rimanenti provincie? 7515 lire, ripartite fra 28 comuni di sette provincie, una media di 1074 lire per provincia. E si noti come in queste provincie non si abbiano fra i favorevoli al Gottardo neppure i Consigli provinciali nè quelli comunali dei capoluoghi. Vi citerò, per esempio, nella provincia di Alessandria i comuni di Coniolo, Pontestura, Viarigi e Vignale; rispettabilissimi comuni, ma riguardo ai quali io confesso che le mie cognizioni geografiche non mi porrebbero in grado di subire felicemente un esame. (*Si ride*) Forse l'onorevole Massari potrà darmi notizia dei comuni di Alberobello, di Bitetto, di Casamassima della provincia di Bari (*Si ride*), ove abbiamo altresì Mola e Monopoli, comuni rispettabilissimi ed a me ben noti; i quali però non hanno stanziato che 300 lire Mola e 200 Monopoli. (*ilarità*)

Quanto alla provincia di Firenze, se si consultano i voti del Consiglio provinciale e del Consiglio comunale del capoluogo, si troveranno confortati da relazioni di uomini peritissimi in questa materia, i quali discussero largamente intorno a questo argomento, e concluderono col proporre il rigetto della domanda governativa di portare sul Gottardo il sussidio che era stato votato per il *Septimer*, equivalente allo Spluga. Ben è vero che, in questa nostra provincia, ai voti negativi del Consiglio provinciale e del Consiglio comunale del capoluogo si possono contrapporre i comuni di San Casciano e di Vaglia, i quali stanziarono San Casciano 500 lire e Vaglia 50. (*Risa*)

Sebbene io ami credere che in questi due Consigli, avanti di deliberare questi stanziamenti, sieno state

fatte discussioni importanti al pari di quelle dei Consigli di Firenze, pure non sarei disposto ad accettare l'appello dai Consigli provinciale e comunale di Firenze al Consiglio comunale di Vaglia. Non annoierò la Camera coll'analizzare gli altri sussidi, bastandomi parlare della provincia di Torino, ove un solo comune ha votato una somma per il Gottardo; questo comune ha un bel nome in verità, si chiama Valgioie, ma non ha votato che sole 10 lire (*Risa*)

Dopo questa esposizione, confido che la Camera converrà meco nel reputare importantissimo il conoscere anche i voti ed i motivi dei voti degli altri Consigli provinciali e comunali, i quali non hanno creduto di stanziare per il Gottardo le somme che erano loro state chieste o che avevano avanti votato per lo Spluga, o che hanno dichiarato che avrebbero preferibilmente votato per un altro valico diretto verso il lago di Costanza, come mi pare sia stato fatto non ricordo se dal Consiglio comunale o dalla Camera di commercio di Livorno ed anche da quella di Ancona.

Ora dunque, signori, tornando alla questione veramente importante, come ho avuto l'onore di dire, per le comunicazioni dirette a Parigi, per Bologna è preferibile il Gottardo, non solamente allo Spluga, ma anche al Cenisio che vince di 8 chilometri; ma per il transito a grande velocità varrebbe la pena per fare un guadagno di soli otto chilometri di costruire un'altra linea alpina?

Da Bologna ad Ostenda per il Gottardo e Basilea la linea è più lunga di oltre 25 chilometri che quella per lo Spluga e Strasburgo.

Permettetemi ora che vi intrattenga un momento intorno agli effetti della strada ferrata da Genova a Basilea, quando vi si applichino non più delle tariffe ipotetiche, come dovemmo fare per necessità nel 1865, ma delle tariffe che oggi dobbiamo considerare come reali, nel caso che la Camera dia favorevole il suo voto alla convenzione che le è presentata.

La convenzione ha due tariffe per le merci a piccola velocità, ha la tariffa più bassa per le merci povere, come combustibili, materie greggie e simili, ed ha una tariffa più alta per le merci più ricche.

Ora, facendo anche l'ipotesi la più favorevole, che sia cioè applicata la tariffa che chiamasi di concorrenza, cioè la tariffa minore che si possa stabilire, sopra tutte le linee dell'Alta Italia, il che forse in pratica non si potrà ottenere, ne avverrebbe che una tonnellata di merci da Genova a Basilea costerebbe lire 29,34. Sopra il Sömmering la spesa per chilometro e per tonnellata è di centesimi 4,49; sopra le linee francesi invece questa spesa è di centesimi 2,25.

Il commissario Bertina, che studiò quest'argomento con molta cura nel 1865, e si chiarì favorevolissimo al Gottardo, proponeva una tariffa di quattro centesimi e mezzo, ma la convenzione mi pare che la porti a cinque centesimi e tre quarti in media. Ora, è notorio che

sulle linee francesi per alcune di queste merci, come per esempio, il carbon fossile, vi sono delle tariffe di due centesimi e mezzo.

Vogliate, o signori, considerare che sulle linee francesi colle quali il Gottardo deve lottare, le spese di esercizio sono di centesimi 2,25, che le tariffe possono essere straordinariamente abbassate, specialmente per certe merci e pei carichi completi, che si tratta di strade aventi già un esercizio abbastanza considerevole sul quale, quanto è maggiore, tanto più favorevolmente vengono ripartite le spese di esercizio, che perciò qualunque aumento d'introito lordo vi produce un aumento di rendita superiore a quello che risulta dai calcoli generalmente fatti.

Ma, senza che neppur sia mestieri il tener conto di tutte queste avvertenze, supponendo che la tariffa sopra le strade francesi fosse ridotta per queste mercanzie a quattro centesimi, una tonnellata da Marsiglia a Basilea costerebbe lire 29 e 56, che, paragonata al costo da Genova a Basilea in lire 29 e 34, darebbe una piccolissima differenza di 22 centesimi a favore di Genova.

Ma, quando si tratta di fare strade di montagna per vincere la concorrenza di strade di pianura, opera poco saggiamente e poco accortamente chi si affida unicamente alla previsione di una piccola differenza nelle tariffe, essendo il detto inglese *time is money* vero principalmente per i trasporti ferroviari, e non solo per quelli a grande velocità, ma ancora per quelli a piccola velocità. La certezza dell'arrivo in quel dato tempo, in quelle date condizioni, senza rischio di avarie, senza rischio di ritardi forse lunghi, per nevi, valanghe, burrasche, irruzioni di torrenti, è danaro, e fa sì che le strade di piano vincono la concorrenza delle strade di montagna, quando piccola a favore di queste ultime è la differenza delle tariffe. Se poi le strade francesi ribassassero le loro tariffe a 3 centesimi e mezzo, invece delle lire 29 e 34, che costerebbe su quella di Genova, la spesa sarebbe di lire 26 e 87 da Marsiglia a Basilea; se ribassassero a 3 centesimi, si avrebbero 22 e 17, cioè una differenza di oltre 7 lire a vantaggio della linea di Marsiglia. E per le altre merci, dall'applicazione delle tariffe convenzionali risultando come la tonnellata da Genova a Basilea costerebbe lire 80 e 17, basterebbe che le linee francesi riducessero la tariffa a soli 10 centesimi, invece di 16 definiti dalla convenzione, perchè la loro concorrenza ci riuscisse esiziale.

Ed io vi ho già detto come a questo si aggiungerebbero per le linee francesi vantaggi non grandi, se considerati separatamente, ma che per loro sarebbero importantissimi per le ragioni che ho notate poc'anzi.

Rispetto a Basilea, io dunque non nego che noi possiamo lottare con Marsiglia e cogli altri porti rivali, nè affermo essere assolutamente impossibile la lotta; ma affermo non esservi là il guadagno, nè abbastanza

certo nè abbastanza considerevole per essere corrispettivo alla spesa all'uopo occorrente.

Nel 1865 non votai sempre contro il Gottardo, e nel votare per lo Spluga, come perito, dichiarai che forse, come deputato, avrei potuto votare anche per il Gottardo.

Appunto perchè credeva essere il nostro trionfo sulle linee rivali certo e facile sul lago di Costanza, difficile, ma non assolutamente impossibile a Basilea, io diceva nel 1865: se mai sarà quest'affare portato innanzi alla Camera in circostanze e con patti favorevoli tanto al Gottardo da indurmi a consentire di azzardare grossi sacrifici per il mio paese, nella speranza che la sua attività ed il suo vigore riescano a vincere le concorrenze, avrei potuto disdire, come deputato, il voto del commissario.

Le condizioni favorevoli al Gottardo, che io ravvisava possibili, parendomi ben lungi dall'essersi realizzate, non mi rimane che esporre alla Camera i motivi del mio voto d'allora, i quali non sono discordi da quelli del voto d'oggi: motivi che, nel loro complesso m'inducono a negare il mio voto a questo progetto di legge.

Il commercio internazionale...

BROGLIO. Speciale.

PERUZZI. L'onorevole Broglio mi dice: commercio speciale. Ed io credo che abbia ragione; ma, essendosi oramai deciso di chiamarlo *internazionale*, io mi servo di questa parola per essere inteso.

Il commercio adunque internazionale, cioè il commercio che consiste nello scambio dei prodotti italiani coi prodotti esteri, sarebbe più favorito dal Gottardo che dallo Spluga; e se credessi bastevole questo commercio a decidere a far per esso un'altra strada speciale attraverso le Alpi, anche oggi voterei in favore del Gottardo.

E qui mi consenta la Camera che io tenti di dimostrarle come tutti gli argomenti speciosissimi che sento a favore del Gottardo, sieno veri rispetto a questo commercio internazionale, e non rispetto al commercio di transito, a quello cioè pel quale principalmente si vorrebbe fare la nuova via di comunicazione.

È verissimo che noi andiamo per la strada del Gottardo nelle provincie più ricche della Svizzera e nella grande vallata del Reno, e questo spiega, o signori, il perchè oggi sulla strada rotabile del Gottardo il transito è molto maggiore che sulle altre strade alpine; ciò avviene perchè naturalmente c'è uno scambio di prodotti maggiore col cuore della Svizzera, coi suoi centri più industriali. Ma, quando si tratta di transito, o signori, il più fallace degli argomenti è quello di vedere quale sia la linea più retta sulla carta, quale la strada rotabile più battuta. Ci si dice essere il Gottardo nella linea più diretta che si possa tirare dall'istmo di Suez al centro d'Europa. E sia pure, o signori; ma, col tirare delle linee sulla carta, si arriva

a risultati molto erronei in fatto di strade, e specialmente di strade ferrate.

Guardate le strade ferrate già fatte: in pianura si fecero pochissime deviazioni dalle strade rotabili preesistenti; ma, se guardate quelle fatte in montagna, troverete dei giri incredibili per andare da un punto all'altro, comunicazioni nuove e strane sostituite alle strade che prima erano frequentatissime.

Quindi l'argomentare dalle strade rotabili ordinarie alle ferrate nulla vale per un commercio che oggi non esiste. Cosa passa per il Gottardo di queste merci che noi vagheggiamo di vedere transbordate nei nostri porti di Genova, di Venezia, di Brindisi, invece che in quelli di Marsiglia, dell'Avre, di Ostenda, di Rotterdam, di Anversa, di Brema, di Amburgo e di Trieste? Ma evidentemente merci di transito ve ne passeranno ben poche.

Oggi il vero commercio di transito non lo abbiamo. Si tratta di acquistarlo.

Genova, è vero, ha qualche cosa, ma per virtù specialmente della grande superiorità sua nei noli e nelle costruzioni marittime, non già per virtù delle strade italo-elvetiche. Quel ricchissimo porto per virtù della abilità e solerzia dei suoi cittadini ha saputo crescere i suoi traffici per la via di mare a scapito di altri porti; e fra questi di Marsiglia.

Ove alla perizia commerciale dei cittadini di Genova, alla perizia, alla vigoria dei suoi costruttori ed armatori, si aggiungano poi le comunicazioni per terra verso il centro di Europa, la lotta di quel porto diverrà viepiù vittoriosa.

Quindi per il commercio di transito, io raccomando caldamente che sia fatta una nuova strada ferrata fra il Brennero ed il Cenisio; ma nello scegliere la linea non si vada dietro alle linee rette tirate sulle carte geografiche, alle vie ora più frequentate, alla vaghezza dei territori da attraversare; imperocchè questi argomenti a chi seriamente li consideri, sono piuttosto apparenti che sostanziali, e se in parte potrebbero valere rispetto al commercio internazionale o speciale, non hanno valore rispetto a quello di transito, scopo principalissimo della nuova convenzione ferroviaria.

E anche rispetto al commercio internazionale o speciale, se in generale è preferibile il Gottardo alle Spluga, non lo è rispetto al centro di questo commercio il più importante in Italia, rispetto a Milano che dalla strada ferrata dello Spluga è più favorita che da quella del Gottardo.

Vi è poi un'altra concorrenza; ma questa non farà, ne son certo, impressione sull'animo degli onorevoli deputati, sebbene l'onorevole relatore ne abbia scritto in corsivo nella sua relazione: voglio parlare della concorrenza che Genova farebbe alla povera Venezia se si facesse lo Spluga.

E la povera Venezia, per organo delle sue rappresentanze comunale e provinciale, non si è mostrata

molto tenera del Gottardo e preferisce lo Spluga. Pure consideriamo brevemente questo argomento.

Nella relazione dell'onorevole Mordini è stampato in carattere corsivo un brano del voto degli onorevoli Castagnola e Casaretto, ove si dice:

« Lo Spluga mira ad invadere la zona naturale di Venezia ed a fare la guerra commercialmente ad una nobile città; epperò (conchiudevano gli onorevoli deputati liguri Castagnola e Casaretto) contro lo Spluga ed il Lucomagno stanno da parte nostra ragioni di alta convenienza politica, perchè quei passi (Spluga e Lucomagno) ci portano a fare la guerra ad una nobile città italiana, Venezia, che l'Italia (allora non era per anco, come oggi è felicemente, con noi) aspira, con tutte le proprie forze, ad accogliere nel proprio grembo. »

Ed io a questo brano ne oppongo un altro della relazione allegata alle conclusioni della sezione commerciale della stessa Commissione del 1865, di cui facevano parte i detti onorevoli Casaretto e Castagnola, ove è detto:

« Ciò che precede mette in evidenza il divario fra le condizioni di concorrenza che i due porti di Genova e di Venezia possono farsi l'uno nella zona speciale dell'altro; e fa credere che lo Spluga è più favorevole a Venezia che non il Gottardo ed il Brennero, sia per la maggiore abbreviazione che presenta sul Brennero per penetrare nella Svizzera, sia per la possibilità che le dà di sostenere la concorrenza con Genova nella sua zona propria per le provenienze dal Levante. »

Ed a pagina 29 della relazione medesima è detto:

« Per andare da Genova a Basilea la superiorità del San Gottardo sullo Spluga non è grande, essendo le spese minori del 5 per cento; da Genova a Romanshorn lo Spluga è più vantaggioso del 16 per cento che il Gottardo; e finalmente da Genova a Singen il vantaggio dello Spluga sul Gottardo è dal 6 al 7 per cento. »

Insomma, o signori, emerge chiaramente dalla relazione della Commissione del 1865 che i risultati dell'esame de' molteplici interessi e dello argomento sotto punti di vista diversi erano ora favorevoli al Gottardo, ora allo Spluga.

I motivi che determinarono la Commissione del 1865 furono i seguenti.

Prima di tutto s'incominciò a dire, che la Svizzera non avrebbe permesso in nessun caso la strada ferrata dello Spluga; e poi si disse che i sussidi per il Gottardo sarebbero stati grandissimi, per lo Spluga quasi nulli. Rispetto al preteso voto della Svizzera contro lo Spluga è avvenuto successivamente al 1865, che nel trattato di commercio del 31 dicembre 1868, in un articolo citato e riferito dall'onorevole relatore nella sua relazione è detto: « I due Governi desiderando completare ed estendere le relazioni commerciali tra l'Italia e la Svizzera, si sono vincolati a favorire il più possibile la costruzione di vie di comunica-

zione, destinate a congiungere strettamente insieme i due paesi, e soprattutto ad assicurare da una parte e dall'altra tutte le possibili agevolezze a quelle imprese, che abbiano per iscopo di mettere in rapporto diretto, mercè la locomozione a vapore attraverso le Alpi Elvetiche, la rete delle strade ferrate al Sud ed al Nord di quelle montagne. »

Ognuno vede come in questo trattato di commercio, nulla vi sia che escluda lo Spluga, o che favorisca l'uno piuttosto che l'altro passaggio; e l'onorevole Zanardelli riferì ieri molti altri documenti ufficiali, i quali dimostrano come anzi la strada ferrata dello Spluga, fosse, per quanto si riferiva alla Svizzera, già concessa. Rispetto a sussidi, io ricordo come nel mattino stesso in cui si doveva votare, nel 9 febbraio 1866, (e ciò risulta dagli atti), fu comunicato alla Commissione una ufficiale del ministro dei lavori pubblici che rimetteva alla Commissione stessa una lettera indirizzata al signor Grafenried rappresentante del Comitato del Gottardo. Questa lettera diceva quali fossero i sussidi già acquisiti a quell'opera, e cominciava così:

« D'après le désir que Votre Excellence m'a témoigné dans l'audience qu'elle a bien voulu m'accorder hier, j'ai l'honneur, etc... »

Ora è facile vedere, signori, come coloro i quali ritennero che la Commissione potesse, e dovesse, non limitarsi, come credeva io, a rispondere ai tre quesiti della lettera ministeriale che l'istituiva, ma anche dare un voto complessivo, fossero da questa circostanza indotti a dare questo voto piuttosto per il Gottardo che per lo Spluga.

Di quello che ho già detto intorno all'essersi erroneamente argomentato dal commercio speciale in un affare che deve avere per fine principalissimo il transito, si ha un'altra prova nel modo nel quale il movimento commerciale, al di qua ed al di là della linea alpina, venne apprezzato. Rispetto alle strade ferrate locali che verrebbero a modificare la strada ferrata principale transalpina o ad aggiungersi ad essa, l'onorevole relatore vi dice che fra i vantaggi delle linee che ci sono state chieste, e che o allungano la strada principale transalpina, o vengono ad aggiungersi lateralmente ad essa, ravvisa pur quello di diminuire il costo chilometrico della rete ferroviaria.

Non v'ha dubbio, o signori, che se si facessero delle diramazioni della linea principale verso ogni singolo villaggio del Canton Ticino, il costo chilometrico diminuirebbe anche di più!

L'onorevole relatore asseriva inoltre essere un principio economico, che quante più strade immettano in una strada ferrata principale, tanto più ne cresce il vantaggio e la rendita. Lo stesso argomento che ho addotto contro la prima asserzione, lo adduco contro la seconda.

Il principio economico è verissimo, ma solamente ad una di queste due condizioni: o che le strade fer-

rate che vengono ad aggiungersi alla strada principale, paghino per lo meno le spese che la società costruttrice della strada principale deve fare per esercitarla, per modo che il di più cresca il reddito della strada principale; oppure che i paesi aventi interesse in queste strade, se le facciano per conto proprio, ed allora indubitatamente, ancorchè rendano poco, anche quando la rendita non copra le spese, esse accrescono quella della strada principale.

In Inghilterra questo avviene spesso. Colà vi sono molte ferrovie abbastanza lunghe che rendono pochissimo, ma furono fatte per favorire lo svolgimento dell'industria dei paesi in cui passavano. E difatti, divenute per esse facili le comunicazioni, s'imprendeva a coltivare miniere, si aprivano officine, si scavavano porti; ed il porto, l'officina, la miniera si univano alla ferrovia principale con linee secondarie poco proficue per loro stesse; e mentre coi guadagni dei porti, delle officine, delle miniere, i costruttori si rifanno delle perdite incontrate nell'esercizio delle ferrovie, queste, sebbene perdenti, producono tuttavia un notevole vantaggio alla linea principale. Ma quando le linee secondarie non possono coprire le spese e non sono create dagli interessati ma col capitale della linea principale, arrecano a questa, anzichè vantaggio, svantaggio; ed il principio economico dell'onorevole Mordini ci condurrebbe a risultati rovinosi.

Si è detto altresì che il Gottardo è preferibile, perchè è situato in un paese neutro, mentre lo Spluga, come vicino all'Austria, è soggetto a colpi, taluno ha detto di pistole e tal altro di cannoni. Siccome l'onorevole Zanardelli ha dimostrato che non è sotto i colpi di pistola, spetterebbe a me il dimostrare che non è sotto i colpi di cannone; ma affido alla geografia la missione di confutare questo, che esser deve uno degli argomenti rimasti nell'arsenale di quelli adoperati prima del 1866, e che vi è rimasto come fondo di magazzino, nel quale non siasi ancora fatto lo spurgo dei ferri vecchi. (*Si ride*)

L'onorevole Mordini nella sua relazione ci dice inoltre, che gli impegni assunti dalla Svizzera sono tali da offrire un corrispettivo agli oneri che si imporrebbero all'Italia, ed aggiunge che l'adempimento di questi impegni è efficacemente garantito. Questo, signori, è il punto al quale io mi riferiva colla riserva che feci nel 1865. Effettivamente oggi si va dicendo: approviamo il valico del Gottardo e votiamo questa legge, e così avremo la certezza di avere questo varco; altrimenti chi sa quanti anni ancora staremo a desiderare pei nostri porti quell'incremento che questa nuova ferrovia attraverso le Alpi può ad essi procacciare. Se io potessi a questo riguardo avere la convinzione che pare esistere profonda negli onorevoli sostenitori del progetto che ci è presentato, profondissima nell'onorevole Mordini che ad essa ha poeticamente inneggiato nella sua relazione, allora, signori, io lascerei oggi

quella riserva che invece mi è giuocoforza di mantenere.

Se me lo permette la Camera, riposerei qualche istante.

PRESIDENTE. Riposi pure. (*Breve pausa*)

Profitterò di questo ritaglio di tempo per estrarre a sorte i nomi dei componenti la Commissione che dovrà procedere allo spoglio delle schede per la nomina della Giunta incaricata di esaminare l'andamento della tassa sul macinato.

(*Segue l'estrazione.*)

Questa Commissione sarà composta degli onorevoli Larussa, Gerra, Gigante, Mcrandini, D'Ayala, Guarini, Ripandelli, Acquaviva e Servadio. Essa è convocata per questa sera alle ore 8 1/2.

OLIVA. Oggi venne presentata la relazione sul progetto di legge pel pareggiamento delle Università di Roma e di Padova alle altre Università dello Stato. Io domanderei che questa legge fosse posta all'ordine del giorno, onde non vi sia ritardo...

PRESIDENTE. La relazione fu bensì presentata, ma non è ancora stampata. Appena sarà distribuita, sarà dover mio d'iscriverla all'ordine del giorno.

L'onorevole Peruzzi ha facoltà di continuare il suo discorso.

PERUZZI. Fra gli argomenti che l'onorevole relatore mette innanzi per combattere coloro i quali non amano che tutta la strada ferrata attraverso le Alpi sia in territorio straniero, vi è pur quello da lui espresso in questi termini: « purchè frutti bene, anche il denaro speso fuori di casa è sempre speso bene. »

Io non lo nego, ma dico che a parità di condizioni il danaro speso in casa propria è speso anche meglio, perchè ricordo il proverbio che dice, *chi fa da sè fa per tre*, ed io a questo proverbio sono piuttosto ossequente. Ma si potrebbe dire essere tali i vantaggi, il conseguimento dell'opera essere così bene assicurato da permettere di credere speso bene, quanto in casa propria, il denaro che si spenderebbe in Svizzera.

Questo sentimento, come ho già avvertito, non mi pare diviso coll'onorevole relatore da moltissimi in Italia, tanto che io leggo, per esempio, negli atti del congresso delle Camere di commercio che ebbe luogo in Genova, come senza pronunziarsi nominativamente per un valico piuttosto che per un altro, vi fosse deliberato essere urgente un valico alpino fra il Moncenisio ed il Brennero, il quale possibilmente soddisfi a questi quesiti: primo, minore spesa; secondo, maggiore celerità di esecuzione; terzo, migliore difesa dello Stato; quarto, maggiore percorso sul territorio nazionale.

Tutte queste condizioni, o signori, non si possono certamente trovare nel Gottardo, perchè risulta dagli

atti della Commissione del 1865, che per esso occorrerebbe un tempo più lungo ed una spesa certamente maggiore che per lo Spluga. Rispetto alla difesa, non è questione di maggiore o minore difesa, perchè non si difende il Gottardo, e lo Spluga si difende come si vuole. E così del percorso nel territorio dello Stato, nel Gottardo non ce n'è punto, nello Spluga ce n'è la massima parte, essendo maggiore la parte compresa nel territorio italiano di quella che è in territorio estero. E se, ossequenti al principio economico dell'onorevole relatore che, quante più strade si fanno tanto più si ha rendita, consentiamo le due linee proposte nel territorio nostro convergenti verso il confine svizzero, in parte ci avvicineremo a soddisfare il voto del Congresso delle Camere di commercio di Genova, ma sul serio collo Spluga e non col Gottardo rimarrebbe interamente soddisfatto il suo desiderio.

Questo Congresso dette, con ragione, importanza a due punti, e sono i due pei quali è maggiore la differenza fra il Gottardo e lo Spluga: la difesa nazionale, e la maggiore percorrenza sul territorio italiano.

Vede adunque la Camera come i membri delle Camere di commercio del regno, adunati a Genova, abbiano generalmente, senza nominarlo, designato lo Spluga.

Durante l'interruzione della seduta, un autorevole sostenitore del Gottardo mi ha osservato che la parte debole della mia argomentazione è stata lo avere io detto che se come perito aveva votato per lo Spluga, potrei essere indotto a votare invece pel Gottardo, qualora importanti motivi mi fossero recati innanzi. Ed a me invece pareva questo il punto migliore del mio discorso; siccome quello che serve a dimostrare come io non venga davanti alla Camera con idea preconcepita, con amori, con interessi, come non possano essere neppure sognati rispetto a me i rimproveri ingiustamente, ma speciosamente fatti agli onorevoli Zanardelli e Bonfadini; che non sono un avvocato venuto a difendere una causa, ma semplicemente un galantuomo che ha avuto occasione e modo di studiare molto questo argomento, che imparzialmente esamina quali sono gl'interessi del paese per giudicare di quello che più gli sia giovevole, e viene ad esporre schiettamente alla Camera il suo modo di vedere, perchè essa ne faccia quel giudizio che reputerà doverne fare.

Egli è ben vero che tali questioni non bisogna considerarle da un lato solo, o con una sola serie di argomenti, ma con criteri complessi, e tenendo conto di tutto quello che ad esse si riferisce: ma finchè non ho criteri nuovi e certi da opporre agli antichi, io sono per lo Spluga. Che se ci venissero svelati altri motivi nuovi ed importanti a favore del Gottardo, io muterei forse la mia opinione. Del resto, o buono o cattivo che sia quest'argomento, più che un argomento, è una manifestazione dell'animo mio, manifestazione della quale io mi reputava debitore alla Camera ed al paese.

Ma, si dice, se non si coglie questa palla al balzo, non avremo nè il Gottardo nè lo Spluga.

Perchè cogliendo questa palla al balzo, si abbia la certezza di avere il Gottardo, è mestieri che gl'impegni assunti dalla Svizzera siano tali da farci credere che sicuramente il Gottardo sarà fatto, che le garanzie dalla convenzione procacciate per la esecuzione di questi impegni sieno bastevoli per farci certi che questi impegni saranno eseguiti.

Mi consenta la Camera che io esamini quali sono questi impegni, che esamini quali sono queste garanzie. Per uomini pratici, per uomini politici, per membri di un'Assemblea legislativa, io credo che questo sia il principal punto della questione.

Impegni della Svizzera.

Prima di tutto, essa ha pieno arbitrio di dare la concessione, di scegliere la società, di giudicare se questa società sia buona o cattiva, di fare il decreto di concessione, di redigere i patti, i capitolati, di stabilire persino la cauzione che questa società, scelta dalla Svizzera (la quale, ripeto, dà la concessione), sarà chiamata a dare in garanzia dell'impegno che assumerà.

E siccome si tratta di una parte della questione essenzialmente positiva, veglia consentirmi l'onorevole relatore che io prenda spesso ad prestito le sue parole:

« L'incominciamento dei lavori deve essere fissato dal Consiglio federale. A questo è stato ingiunto l'obbligo dalla Conferenza di non rilasciare l'occorrente permesso se non dopo la legale costituzione ed approvazione della società ed il deposito di una sufficiente cauzione e l'assenso dato ai piani di costruzione del gran tunnel.

« Insomma nulla si è voluto lasciare al caso. »

E più sotto, a proposito della cauzione egli dice:

« Circa la cauzione che la compagnia del San Gottardo deve dare al Consiglio federale, s'intende bene come nel capoverso secondo dell'articolo 11 non ne venga determinato l'importare e solamente si dica che essa deve stare in una misura ragionevole cogli obblighi assunti dalla società. Era naturale infatti che la cura di fissarlo venisse lasciata alla Svizzera, sulla quale, di fronte agli Stati contraenti, pesa intiera ed esclusivamente la responsabilità di fare eseguire tutte le prescrizioni del trattato relative alla costruzione della rete. Se fu ammesso poi che la cauzione potesse prestarsi in moneta metallica od in buoni valori, ciò avvenne per offrir modo alla società di evitare una perdita sugli interessi. »

Abbiamo già veduto come la Svizzera prende l'impegno ed abbia piena balia di fissare essa la data del cominciamento dei lavori; oltre di che, essa promette di *adoperarsi* perchè sia tolto lo sconcio grave dell'allungamento Waldshut-Aetstätten, mercè la costruzione di una linea Cham-Turgi, oppure Birmenstorf-Dietikon, avendo cura bensì di non assumere impegni

assoluti di fare, ma solamente l'impegno di adoperarsi perchè sia fatto. Questo impegno fu ritenuto dagli stessi negoziatori così poco efficace, da indurli a prevedere il caso che fra nove anni, quando sarà finito il gran traforo del Gottardo, questo adoperarsi del potere federale sia rimasto infruttuoso.

Di più la Svizzera s'impegna ad affrettare l'esercizio delle linee tosto che siano finite; e così, osserva il relatore, si elimina il pericolo di ritardo nell'attuazione delle linee Biasca-Bellinzona e Chiasso-Lugano.

Il carattere di pericolo attribuito ad un siffatto ritardo, io non mi sarei meravigliato di leggerlo in una relazione al Consiglio della Confederazione svizzera, ma innanzi al Parlamento italiano quello che io chiamerei pericolo è appunto l'opposto, quello che queste strade siano attivate avanti che avvenga l'attivazione della grande linea alpina.

Queste linee oltre che aumentare il capitale occorrente alle costruzioni e quindi il sussidio che dobbiamo dare, lo aumentano altresì per gli scapiti dell'esercizio durante la costruzione della grande linea alpina. Nè ciò basta: esse daranno una perdita altresì dopo e daranno pur sempre, almeno la linea di Locarno, uno scapito nell'esercizio. Quindi l'esercizio di queste linee prealpine, invece di accrescere i vantaggi dell'impresa, come l'onorevole relatore sembra sperare, li scemerà: ed intorno a ciò mi basti osservare come sia valutato nella relazione per queste linee un introito netto di cinque mila lire a chilometro, e come generalmente siasi valutato per la rete del Gottardo il rapporto fra le spese di esercizio e gli introiti lordi al 50 per cento.

Sul qual proposito mi permetto desumere dalla relazione pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici intorno all'esercizio delle strade ferrate italiane i risultati dell'esercizio delle diverse linee della nostra rete.

Dalla relazione risulta che nel 1867 la media del prodotto netto sulle ferrovie italiane fu di lire 6127, e nel 1868 di lire 6552; e che il ragguaglio delle spese all'introito lordo fu in media del 60 per cento nel 1867, e del 58 per cento nel 1868: e, prese le singole reti, per la rete dell'Alta Italia, della quale ognuno sa quanta sia l'importanza e come la massima parte delle sue linee percorra paesi dove l'esercizio è non solamente proficuo, ma facile e poco costoso, e fa capo a due porti importanti, quali sono Genova e Venezia, ove minimo è il costo del carbone e dei materiali, il ragguaglio delle spese all'introito fu del 47 per cento; per le strade romane fu del 66 per cento; per le meridionali del 90 per cento!

Ed il relatore Bella osserva, ed osserva giustamente, sui dati di un'esperienza che potrebbe essere confermata da quanti si sono occupati di strade ferrate, come generalmente nelle strade ferrate le quali abbiano un introito non superiore alle 7 od 8 mila lire al chilometro, gli introiti non riescano a coprire le spese;

come perchè il ragguaglio delle spese agli introiti sia ridotto al 50 per cento, occorre che questi arrivino alle 15 o 20 mila lire a chilometro.

Ma, se ciò è vero in strade ferrate poste in condizioni normali, non è sperabile per strade alpine. Comunque sia, sarete convinti al pari di me, o signori, come quel ritardo nell'attivazione delle strade locali che l'onorevole relatore chiama pericolo, e lo sarebbe dal punto di vista della facilità di comunicazioni, sia molto desiderabile e da esigere dal punto di vista finanziario.

Anch'io amerei di avere una strada ferrata per andare da Firenze al Bagno a Ripoli, che mi farebbe godere il vantaggio di andare alla mia villa dell'Antella in venti minuti invece dell'ora che adesso vi impiego; ma guai a chi impiegasse a tal uopo dei capitali!

Le strade ferrate non si possono considerare con criteri astratti od umanitari, per il fine di agevolare le comunicazioni di popolazioni ora separate dal consorzio generale dei popoli: tanto meglio se essi hanno il coraggio di farsele o la fortuna di trovare qualcuno che faccia strade sotto questo punto di vista: le facciamo pure, io li applaudirò, ma non potrei consentire che a tal fine fossero imposti oneri ai contribuenti che qui rappresento.

Il ritardo dell'attivazione di queste linee non sarebbe un pericolo, ed esse non sarebbero un beneficio per la linea principale, se non quando il loro costo non gravasse sul capitale del Gottardo. Allora ed allora soltanto le linee finite procaccerebbero, mai però tutti, i vantaggi che l'onorevole Mordini presume. Basta essere stati a Bellinzona ed a Locarno per convincersi che, se una strada ferrata fra quei due paesi può essere un'opera umanitaria, non può essere mai un'opera profittevole e conveniente.

La Confederazione inoltre assume l'impegno di organizzare l'esercizio della strada ferrata del Gottardo e di assicurare questo esercizio, meno in due casi che vedremo fra poco, e di fare il possibile per la coincidenza dei convogli. Neppure questo, per verità, mi pare abbastanza rassicurante; perchè, se non si farà la coincidenza con i convogli delle linee convergenti alla linea alpina, men che mai potremo vincere la concorrenza della rete francese. Là questo sarà definito da una volontà sola; e qui invece queste coincidenze potrebbero trovar degli ostacoli negli interessi particolari dei diversi Cantoni o delle diverse società.

Anche fra noi il definire gli orari e la coincidenza dei treni delle varie società è una delle più grandi difficoltà che si abbiano nel Ministero dei lavori pubblici. Figuriamoci cosa deve essere in Svizzera dove il potere esecutivo della Confederazione non ha l'influenza ed i mezzi d'azione di cui dispone il ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia. Quindi la ragione di preferire un'altra linea che, per essere in gran parte

sul territorio nostro, ci darebbe maggior libertà anche rispetto agli orari.

Altro impegno che assume il Governo federale è quello di approvare le cessioni delle linee; ma io preferirei che queste cessioni non si facessero, o che almeno non si facessero senza che noi ne sapessimo qualche cosa. Queste cessioni potrebbero esser fatte ad altre società che fossero più interessate in altre linee rivali, di quello che nella nostra; e si badi bene come talvolta accade che qualche principale interessato in una società acquisti molte azioni di società di strade ferrate rivali, unicamente per poter esercitare un'influenza abbastanza grande in quella società, per comprometterne gli interessi a vantaggio di altre società, nelle quali abbia interessi maggiori: ed a tutti è noto come di ciò che affermo come possibile, si sieno avuti esempi. Io avrei quindi preferito che di cessioni non si parlasse, o che non se ne facessero senza il nostro consentimento.

Finalmente, la Confederazione s'impegna a non far cessare mai l'esercizio, salvo che in due casi come ho già detto. Uno di questi casi è quello di guerra, in cui sia necessario interrompere l'esercizio, ed anche distruggere in parte, o danneggiare le strade per la difesa del territorio elvetico.

Io lo trovo ragionevolissimo, e firmerei con due mani questo trattato; solamente vorrei che fosse applicato in questo caso il trito proverbio *chi rompe paga*.

Se la Svizzera, per difendere il suo territorio, la sua nazionalità, rompe dei ponti, delle gallerie, dei viadotti, per la costruzione dei quali noi abbiamo pagato poco meno di un terzo, paghi alla impresa i danni. Essa potrebbe bensì fare dei patti con la società, cui darebbe la concessione, e dirle: chi viene in casa mia a fare le strade ferrate, deve sottostare a questo pericolo. Ma non vi sarà il rischio che alla fin fine noi dobbiamo eventualmente pagare questi danni?

Se la società fosse costretta ad emettere nuovi capitali per fare queste ricostruzioni, e non ne avesse, non potremmo noi essere chiamati ad emetterli per essa?

Io pure sono molto desideroso che la neutralità della Svizzera sia sempre rispettata, ne sono desideroso al pari dell'onorevole Mordini; ma confesso non credere a tale uopo necessaria nè giusta la condizione che ci sarebbe fatta.

L'altro caso poi, o signori, è molto più singolare; mi pare così strano, che non so farmene capace. Permetta la Camera che io esponga questo secondo caso colle parole usate dal relatore:

« Del primo caso (che è quello della guerra) abbiamo già largamente discusso in altra parte della relazione presente, nè occorre adesso ritornarci sopra.

« Quanto al secondo (prego la Camera di prestarmi

una particolare attenzione), diremo che non isfuggì punto all'occhio penetrante della Sezione politica, come è dimostrato dal rapporto di questa alla Conferenza.

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

« Nous proposons donc ce qui suit :

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

« Da nessuna delegazione vennero elevati obbietti contro questo schema di deliberato; ma sulla proposta di quella badese, la Conferenza decise di non accoglierla perchè le *parve superfluo* di prevedere fin d'allora il caso in cui una società non potrebbe più proseguire la esecuzione o l'esercizio della linea e quello in cui la Confederazione non vorrebbe assumersene l'incarico.

« E la Conferenza opinò saggiamente, non essendo punto presumibile che avvenga un caso simile a quello di cui si è ragionato per la gran linea destinata a raccogliere e ad usufruire in tanta parte la corrente commerciale fra l'Europa, le Indie e l'America meridionale. »

Dunque, se si verifica questo caso di forza maggiore veramente nuovo, bisognerà che noi scegliamo fra lo avere speso inutilmente quarantacinque milioni, o lo spenderne degli altri per avere la strada finita, restaurata ed esercitata.

Se la società avesse fatto cattivi calcoli avanti d'imbarcarsi nell'impresa; se, avendoli anche fatti bene, esercitasse l'impresa o senza abilità, o senza onestà, o con negligenza; se anche subisse delle sventure accidentali, nulla vedrei in tutto ciò che somigli a casi di forza maggiore, a tempeste, a incendi, a terremoti e simili. Ed invero parmi aver motivo di lamentare il pericolo che ci si venga a dire: pagate di più perchè c'è stata la forza maggiore dello aver noi fatto male i nostri affari.

È la prima volta che in una concessione di strade

ferrate vedo assimilato al caso di forza maggiore quello di una società che faccia male gli affari suoi.

Alla Conferenza invece « parve superfluo di prevedere fin d'allora il caso in cui una società non potrebbe più proseguire l'esecuzione o l'esercizio della linea, e quello in cui la Confederazione non vorrebbe assumerne l'incarico. »

Schiettamente, o signori, come antico ministro dei lavori pubblici, come abituato a trattare concessioni di strade ferrate, come antico direttore di strade ferrate, disgraziatamente anche come possessore di qualche azione di strade ferrate, io non l'avrei considerato così superfluo come parve alla delegazione.

« E la Conferenza opinò saggiamente, aggiunge il relatore, non essendo punto presumibile che avvenga un caso simile a quello di cui si è ragionato per la gran linea destinata a raccogliere e ad usufruire in tanta parte la corrente commerciale fra l'Europa, le Indie e l'America meridionale. »

Tutte queste sono bellissime parole, ma io confesso che, malgrado questo, non divido menomamente l'ottimismo dell'onorevole relatore della Commissione.

Di questi magnifici programmi ne ho visti tanti altri; ne sono stato vittima qualche volta anch'io; altre volte sono stato complice (non ho vergogna di confessarlo), quando sul principio vi ho talmente creduto erroneamente da consigliare il Parlamento a crederci.

Ora dichiaro che, d'allora in poi, sono divenuto molto più circospetto; ed avendo dieci anni di più e maggiore esperienza, a questi programmi non ci credo più tanto facilmente. (*ilarità*)

Io vi ho dimostrato, signori, come questi impegni della Svizzera siano in parte illusorii, ed in parte tali che non potrebbero essere accettati; e conviene che io venga ad un punto estremamente delicato dell'argomento.

« Vi ha bene, lo sappiamo, dice l'onorevole relatore, chi avrebbe desiderato che l'impulso, la sorveglianza e quindi la responsabilità fossero attribuzione esclusiva di una Commissione internazionale di sindacato, ed anzi ricordiamo che per non avere i delegati nostri proposto e sostenuto nella Conferenza questo sistema, fu mossa al Governo italiano assai viva censura, quando il presente trattato venne per la prima volta in discussione davanti al Comitato privato. »

Io non ho mosso censura nel Comitato privato, perchè non c'era; ma io pure sono fra quelli che avrebbero diviso quest'opinione; quindi anche a me sono indirizzate le parole seguenti dall'onorevole relatore:

« I propugnatori di cosiffatta opinione sono pregati di riflettere peraltro che la Svizzera, nazione libera, indipendente e così vigile, gelosa custode della propria neutralità, che essa considera a ragione come il più prezioso dei beni, ma che i pubblici trattati pure le impongono di mantenere inviolata sempre, non avrebbe mai permesso una rappresentanza ufficiale di Stati

esteri con un ingerimento nei suoi affari interni ed in questioni delicatissime, come sarebbe stata senza alcun dubbio la costruzione e l'esercizio di una linea ferrata, la quale, se nelle condizioni normali, mentre la pace dura, ha carattere eminentemente commerciale, può, in circostanze straordinarie di apprensioni politiche ed in tempi di guerra, assumere quello di strada militare e strategica di primissimo ordine. »

« D'altra parte è pur forza assentire che per i Governi interessati nessuna immaginabile guarentigia da parte di una società non soggetta alla loro giurisdizione sarebbe stata preferibile a quelle concordate colla Svizzera e solennemente inserite in un pubblico trattato. Non è possibile che si rimanga un momento solo incerti fra le promesse di una società residente in estero paese e gli obblighi internazionali da Stato a Stato. Così la pensò il Governo italiano e così pure la pensarono i Governi della Confederazione della Germania del nord e del Württemberg rappresentati alla Conferenza di Berna, i quali tutti insieme concordarono di respingere la proposta di un sindacato internazionale di sorveglianza composto in Svizzera dai rappresentanti degli Stati sovventori.

« Ed ecco come nell'ultimo paragrafo dell'articolo primo rimase stabilito che il Consiglio federale deve curare la esecuzione dell'impresa e l'adempimento degli obblighi tutti che discendono dal trattato. Questa disposizione, mentre lascia da una parte inviolata la sovranità territoriale della Svizzera, assicura dall'altra, mediante la migliore di tutte le guarentigie possibili, l'esito finale dell'impresa. »

Dunque in questo caso abbiamo una *guarentigia politica*; ma oltre la guarentigia politica l'onorevole relatore aggiunge esservi anche una *guarentigia internazionale*.

« L'ultimo capoverso dell'articolo, che stiamo esaminando, contiene una disposizione la quale vuole essere considerata come una fra le più importanti, forse la principale di un trattato, che dando vita e regola ad un consorzio internazionale, avente per oggetto la costruzione di una strada ferrata attraverso un territorio permanentemente neutrale di fronte al diritto pubblico diplomatico, è proprio per questa singolarissima circostanza unico nel mondo. Essa infatti coll'imporre al Consiglio federale l'onere di provvedere perchè resti assicurata la esecuzione dell'opera gigantesca e di tutti gli obblighi menzionati nel trattato e da questo derivanti, ha dato al governo dell'impresa quella imparziale, potente, inflessibile unità d'impulso e di sorveglianza, che affretta il suo completo successo vincendo tutte le difficoltà opposte dai luoghi, dal tempo, dal volere stesso degli uomini, non sempre alacre o perdurante, ed ha fondato sulla base saldissima di una *guarentigia internazionale* quella vera, reale, efficace responsabilità, che abbraccia tutte le parti della impresa stessa in modo che niuna possa o per molto o

per poco sottrarvisi, e che viene così a costituire per gli Stati contraenti la suprema tutela dei loro interessi. »

Ebbene, o signori, io sono dunque fra coloro ai quali l'onorevole relatore dice che siamo pregati di riflettere su tutte le cose che egli ha dette. Io ho accettato la sua preghiera ed ho riflettuto molto, ed ecco quello a cui mi hanno condotto le mie riflessioni. Le mie riflessioni mi hanno condotto a non intendere bene le espressioni *garanzia internazionale* e *garanzia politica*, tanto che mi paiono essere forse sinonimi; ma, siccome io non capisco nè l'una nè l'altra (*Si ride*), così non sono in grado di dire se sono o no sinonimi. Scusi la Camera la mia ignoranza, ma io dico le cose come sono e come le sento.

Io non intendo questa *garanzia politica*, e non l'intendo principalmente perchè, cogli argomenti coi quali l'onorevole relatore ne fa l'elogio, si arriverebbe ad un risultato diametralmente opposto al suo. Se, indipendentemente dai suoi argomenti, potessi indurmi ad ammettere quella *garanzia politica*, ora che essa è stata sostenuta con quegli argomenti, mi pare pericolosissima.

Bisogna che io spieghi, o signori, queste mie impressioni.

Innanzitutto conviene distinguere fra impegni, cioè obbligazioni e garanzie. Evidentemente l'obbligazione non può stare senza la garanzia, a meno che l'adempimento ne sia garantito o dalla sola fiducia che le due parti contraenti abbiano l'una nell'altra, o da ragioni di interessi riputati bastevoli per assicurare così l'una come l'altra parte. E poichè qui si parla di garanzia, si è creduto che ci fosse bisogno che l'adempimento di questi impegni fosse garantito.

Io intendo che per i trattati di alleanze, di commerci ed altri fra Stato e Stato, non ci sia bisogno di garanzie, ma in un trattato, il quale impegna non solamente a fare o non fare, non solamente a fare questa o quella cosa, ma a farla bene piuttosto che male, meglio piuttosto che peggio, in modo da raggiungere il tal fine piuttostochè il tal altro, in questo caso la garanzia...

MONGINI. (*Della Giunta*) Se siamo soci!

PERUZZI. Se siamo soci, l'onorevole Mongini, distinto giureconsulto com'egli è, non potrà disconvenire essere questa la società del leone e dell'agnello. Quando si è soci, ognuno dei soci ha il diritto di dire la sua parola intorno agli affari sociali; e qui l'Italia non ha mai questo diritto, quantunque paghi 45 milioni sopra 180. (*Movimento di approvazione*)

Se effettivamente si fosse trattato di società, avrebbe potuto essere quello il caso da me previsto nel 1865, nel quale avrei potuto votare questo progetto di legge, ed abbandonare, sebbene con rammarico, lo Spluga.

Se avessi veduto una vera e propria costituzione di società, con una convenzione che assicurasse tutte le parti e tutti gl'interessi, allora forse anch'io mi sarei

detto quello che molti vanno dicendo, che val meglio avere la strada ferrata del Gottardo, ancorchè si creda men buona. Ma, siccome questo non è, io rimango contrario a questa convenzione.

Ora dunque, ritornando al mio argomento, dirò come a me sia parso esservi bisogno di una garanzia. E del resto, come pare a me, è parso ai negozianti di Berna, è parso all'onorevole relatore, poichè di garanzie si parla dappertutto, e se ne magnifica l'efficacia.

Ed a me pare invece che, se la garanzia politica è nulla come garanzia, può condurci precisamente a mettere in pericolo la neutralità svizzera.

Ecco, o signori, come io concepisco la garanzia.

Io che non sono giureconsulto, intendo la garanzia del pegno, perchè se chi ha contratto con me non adempie all'impegno assunto, m'impadronisco dell'oggetto oppignorato; intendo la garanzia dell'ipoteca, perchè, se non sono adempiuti gl'impegni garantiti con iscrizione ipotecaria, io vado al possesso del fondo ipotecato, o lo faccio vendere, e ne incasso i danari fino alla concorrenza dei danni da me patiti; intendo che si pattiscano multe come garanzie, perchè esser possono inflitte a risarcimento dei danni a me recati dall'inadempimento degli impegni assunti dall'altro contraente; ma una garanzia che non mi risarcisca dei danni che l'altro contraente mi ha fatto, questa in verità non mi pare una garanzia, perchè a me non giova menomamente.

E siccome non si può ammettere che in qualsiasi trattato ci sia una condizione senza effetto, una garanzia senza sanzione, quella che voi chiamate garanzia politica ha la pericolosa sanzione cui accennarono l'onorevole Zanardelli e l'onorevole Bonfadini, sanzione per la quale sarebbe messa in grave pericolo la neutralità svizzera; potrebbe collocare l'Italia fra l'interesse politico di non dare il malo esempio di recare offesa ad una neutralità per essa preziosa, e l'interesse economico di avere la strada ferrata alpina.

Quando invece si fosse dato una efficace ingerenza rispetto alla costruzione ed all'esercizio a tutti gl'interessati; quando la decisione delle questioni che potessero insorgere fosse stata deferita all'imparziale giudizio dei tribunali, ed ogni vertenza dibattuta nelle tranquille regioni dei tribunali federali svizzeri, già chiamati dalla convenzione stessa a decidere per altre questioni relative a queste strade ferrate; e quando si fosse pur sempre riservato ogni diritto della Svizzera pel caso di guerra e per la difesa del suo territorio, non si sarebbe data da una parte una efficace garanzia ai diritti dell'Italia, in corrispettivo dei sacrifici che fa, e dall'altra la più ampia sicurezza del mantenimento della neutralità svizzera?

Ma volete vedere, o signori, fino a qual punto sono stati disconosciuti i diritti di quelli che contribuiranno a fare queste linee?

Il delegato di Baden, al quale, senza conoscerlo, io

professo una sincera gratitudine, perchè mi pare essere stato il solo che abbia tentato rimettere la Conferenza sulla carreggiata dalla quale si era sempre tenuta fuori nel preparare e discutere la infelicissima convenzione che ora noi dovremmo approvare, il delegato di Baden aveva fatto la modesta domanda che gli Stati potessero prendere sul luogo notizie dell'amministrazione e dell'esercizio, come ne prendono durante la costruzione, dell'avanzamento dei lavori della galleria. Ma perfino questa domanda fece ombra a coloro i quali credono di avere colla *garanzia politica* assicurata la esecuzione della convenzione: e la modesta domanda del delegato badese venne respinta!

Si abbia i pubblici e solenni miei ringraziamenti questo egregio delegato di Baden per questo modesto desiderio, che neppur esso potè essere soddisfatto.

E notate, o signori, che non c'è neppure in questo caso, in una misura sufficiente a dare un'efficace garanzia, l'interesse della Svizzera.

Innanzitutto osservo che l'interesse è per me una grandissima garanzia quando si tratta di individui i quali, se fanno cattivi affari, non hanno, come suol dirsi, da mettere la pentola al fuoco per sè e per la famiglia: e l'efficacia di questa garanzia diminuisce grandemente nelle associazioni, e tanto più temo, quanto più di queste associazioni si allarga la base, fino a divenire piccolissima quando si tratta dei Governi e delle rappresentanze di Stati.

Ma anche, astrazion fatta da queste considerazioni, che reputo praticamente vere, neppure l'interesse della Svizzera basta a garantirne; non essendo desso paragonabile all'interesse che ha l'Italia in quest'opera. Lasciando da parte i 45 milioni dell'Italia e i 20 soli della Svizzera, io credo, per il motivo accennato in principio, consistere la vera importanza della strada ferrata alpina, non già nello scambio delle merci svizzere ed italiane, ma nel grande commercio di transito, io credo che per il transito sia interessatissima l'Italia e pochissimo lo sia la Svizzera. La Svizzera si trova, rispetto al grande commercio di transito, in quelle condizioni nelle quali si trovano quei piccoli villaggi che spesso tormentano i ministri dei lavori pubblici per ottenere che una strada ferrata di grande comunicazione fra luoghi lontani per trasporto di merci, passi vicino ad essi.

Se questi desideri vengono soddisfatti, l'effetto solo che si consegue è quello di darsi il gusto di andare dopo pranzo a fumare il sigaro alla stazione per vedere dei vagoni provenienti da Brindisi, o da Genova, o da Venezia, diretti ad Anversa, ad Amburgo.

E si noti, o signori, come, mentre la maggioranza della Commissione per l'organo del suo relatore attribuisce una singolare importanza a che, di *fronte agli Stati contraenti, posi sulla Svizzera per intero* ed esclusivamente la responsabilità di fare eseguire tutte le prescrizioni del trattato relative alla costruzione

della rete, essa stessa è venuta poi ad attenuarla sostanzialmente coll'aggiunta di quell'articolo 2, che ha abbandonato perchè sostituito da una dichiarazione relativa alle macchine ed al personale del Cenisio.

Io desidero vivamente che le macchine il personale che ha servito al traforo del Cenisio sieno adoperate nel traforo del Gottardo o dello Spluga o per altre grandi opere consimili; io lo desidero perchè ho avuto molte volte occasione di ammirare l'eccellenza degli egregi inventori e perfezionatori di quegli ordigni e la mirabile loro efficacia, e perchè auguro al personale e specialmente ai giovani un avvenire lieto e glorioso. Ma è tanta la fiducia che ho nella eccellenza di queste macchine e nella provata abilità del personale, che non sento il bisogno di raccomandarle ad una stipulazione internazionale, e ad una stipulazione concepita in termini tali da essere o inefficace e facilmente ridotta inutile ed inane, ovvero di attenuare o render vana quella responsabilità della Svizzera che per ciò cesserebbe di essere, come voleva la Commissione, *piena ed intera*.

Il vero interesse svizzero sapete, o signori, qual è? Il vero interesse svizzero è quello di veder completata la rete delle ferrovie elvetiche di qua e di là dalle Alpi, e specialmente di avere le linee locali del Cantone Ticino, il quale da dieci anni si affatica attorno all'Italia, perchè coll'aiuto dei danari italiani queste opere siano fatte.

Questo timore io l'ho sino dal 1861, quando reggeva il Ministero dei lavori pubblici; e tanto intendo il desiderio dei Ticinesi, altrettanto poco intendo che noi ci prestiamo a soddisfarlo senza essere bastevolmente garantiti di ottenere il corrispettivo cui abbiamo diritto. Lo che non dico per biasimare i Ticinesi, perchè a me pare degno di lode e non di biasimo quello che si fa pel proprio paese; ma se non li biasimo ed anzi li lodo, biasimerei noi se ci prestassimo a fare, con dei sacrifici non retribuiti, delle linee che vi ho dimostrato essere per noi argomento di danno e non di vantaggio.

Leggete la relazione dell'onorevole Mordini, ed essa vi mostrerà il delegato italiano costretto pur troppo sovente a *piegare il capo*, l'espressione è dell'onorevole relatore, a *piegare il capo* dinanzi alle pretese del Cantone di Uri, che vuole maggiormente vantaggiare gli interessi propri con un allungamento della linea principale, e dà un milione perchè se ne spendano 3 o 4 nel suo interesse; a *piegare il capo* dinanzi al desiderio dei Ticinesi, i quali vogliono la strada da Bellinzona a Locarno, e danno tre o quattro milioni perchè se ne spendano sei o sette; *piegare il capo* dinanzi alle pretese di Zug che volle la linea Goldau-Sant'Adriano-Zug; *piegare il capo* rispetto al alcune parti delle tariffe.

Io sono lontano dal sospettare che con animo deliberato i negoziatori della Confederazione svizzera vogliano adoperarsi perchè l'unico scopo di soddisfare

interessi locali sia raggiunto, o che essi abbiano assunto impegni, senza il fermo proposito di adempierli esattamente tutti.

Ma, come avevo l'onore di dirlo dianzi, qui non si tratta soltanto di fare quello che si deve; si tratta di farlo bene, di farlo in modo che sia efficacemente raggiunto il fine da tutti voluto; e per ciò non bastano sempre la volontà e la buona fede; infine si tratta di un gestore di negozi propri ed altrui.

Se, come amministratori responsabili del pubblico denaro e dei pubblici interessi, crediamo poterci lanciare nell'alto mare delle incertezze, degli errori possibili, delle influenze che possono deviare l'impresa dal sentiero conducente con sicurezza alla meta da noi desiderata, votiamo pure questa convenzione.

A me pare bensì che innanzi d'imporre al paese un sacrificio di 45 milioni, anzi di 65 milioni, come dice benissimo l'onorevole Zanardelli, poichè al sussidio occorre aggiungere la spesa della linea lungo il lago Maggiore, che innanzi di fare ciò, dovremmo tentare di ottenere altri corrispettivi, altri impegni diversi da quelli stipulati nella convenzione, e di ottenere che questi impegni sieno efficacemente garantiti.

Mi dispiace, o signori, di avere così lungamente intrattenuto la Camera, ma confido che essa me lo perdoni in grazia dell'importanza dell'argomento, e della profondissima convinzione in me radicata dietro giudizi, forse erronei, ma certamente disinteressati ed imparziali.

E questa convinzione è in me così profonda da non permettermi di trascurare nessuno degli argomenti che mi vengono in mente, e che possono condurre alla soluzione di questo problema.

Fra gli altri argomenti che si adducono a favore della linea del Gottardo, ho udito questo, che Genova, come ho detto in principio, predilige il Gottardo, ed ha abbandonato il passo che mena al lago di Costanza.

Ho già detto, o signori, come parecchi i quali avanti il 1865 erano favorevoli allo Spluga, si lasciassero poi indurre a votare per il Gottardo, e come io pure mi lasciassi indurre, non a votare pel Gottardo, ma a fare una riserva, la quale mi avrebbe permesso di votare, come deputato, per il Gottardo, quando valide ragioni mi avessero a ciò persuaso.

I Genovesi, o signori, sono uomini eminentemente pratici. Essi, da principio, quando si è trattato di scegliere il miglior passaggio, sono stati propensi alle linee facenti capo al lago di Costanza; ma quando hanno veduto che molti uomini ragguardevoli e nella materia esperti, forniti di un'energica volontà e di molta influenza, volevano assolutamente il Gottardo, convinti che questo fosse più facilmente conseguibile, a questo rivolsero i loro pensieri, facendo quello cui nel 1861 non li avevano indotti neppure gli eccitamenti autorevolissimi dell'illustre economista Carlo Cattaneo.

E mi permetto di credere che, se vedessero volgersi verso lo Spluga le probabilità di esecuzione che ora paiono esserci pel Gottardo, anche i Genovesi voterebbero con noi. (*Interruzioni a destra*)

Rispetto alla Svizzera, non discosto come siavi da sperare più sussidi pel Gottardo che per lo Spluga; ma a questo rispondo che per lo Spluga occorrono minori sussidi che pel Gottardo, poichè costa meno, è più breve, ed è eseguibile in minor tempo; e rispondo che in Italia si otterranno dei sussidi da provincie che li hanno negati al Gottardo; che se ne otterranno, come già erano stanziati, dei molto più larghi da Milano, e che uguali se ne possono sperare da Genova.

Non vi è egli ragione di credere che, se si ritornasse allo Spluga, Milano tornerebbe ad offrire i 10 milioni già stanziati invece dei due e mezzo offerti pel Gottardo, e che altri comuni, i quali hanno negato per il Gottardo i sussidi già stanziati per lo Spluga, ritornerebbero alle somme già stanziare per esso?

Vorrei che si facesse l'esperimento di fare per lo Spluga quello che si fece per il Gottardo; ed allora si potrebbe giudicare del voto delle popolazioni italiane rispetto all'uno ed all'altro; e quanto a Genova, ove si potesse ritorcere l'argomento « il Gottardo o nulla » nell'altro « o lo Spluga o nulla, » molto probabilmente essa voterebbe per quest'ultimo. (*Interruzioni*) Posso ingannarmi, ma questa è la mia opinione, e la dico.

Io dunque ritengo che, al punto in cui sono le cose, convenga adottare la sospensiva, non quale un atto insidioso, come è stato detto...

Voci dal banco dei ministri. Come un rigetto.

PERUZZI. Non come un atto di viltà, secondo è stato detto stamani da un giornale di questa città, non come un rigetto della strada ferrata attraverso le Alpi; ma come il rigetto cortese di una convenzione dannosa all'Italia, come un modo di studiare la questione senza idee preconcepite, per dare a suo tempo un voto coscienzioso intorno ad una convenzione che ridondi a vantaggio del nostro paese, per la quale sieno garantiti gli interessi italiani, quanto dalla presente sarebbero compromessi.

Se questo non è consentito, io non potrò dare il voto favorevole a questa convenzione; ma nel dare il voto contrario ad essa, dichiaro esplicitamente che lo darei invece favorevole se fosse migliore, ovvero se, come taluno ha asserito, i fatti avvenuti dopo il 1865 fossero tali da farmela credere per altri motivi utile al paese nostro.

A me non pare che le mutazioni avvenute dopo il 1865 sieno tali da far comparire preferibile oggi il Gottardo allo Spluga a chi in quell'anno preferiva questo a quello; io non credo a quello che è stato vociferato e pubblicato nei giornali intorno a pressioni estere, a grandi interessi di questa o quella nazione

che possano essere vantaggiati o danneggiati dall'una piuttosto che dall'altra delle strade, intorno alle quali noi deliberiamo con criteri puramente economici e nell'interesse del paese nostro. E che non ci siano questi grandi interessi stranieri me lo provano le cifre dei sussidi.

E non esercita la menoma impressione sull'animo mio quello che si dice recarsi un'offesa alla Germania; esservi il pericolo di scemare le simpatie delle popolazioni germaniche verso l'Italia, simpatie cui attribuisco moltissimo pregio, e che ho carissime, se si vota contro il Gottardo ed in favore dello Spluga. (*Benissimo!*) Io per la parte mia desidero che l'Italia sia egualmente amica di tutte le nazioni civili.

Io non guardo, come l'onorevole relatore, con ansia nessuna alle frontiere italiane; credo anzi che meglio sarebbe che di queste ansie, rispetto a certe frontiere, se ne parlasse meno (*Bravo!*); imperocchè quando si tratta, signori, di prendere delle risoluzioni, sia nella vita privata, sia nella pubblica, ben possono entrare fra i criteri quelli di guardarsi attorno e di indagare quale impressione possano fare sugli altri; ma questi sono ragionamenti che si debbono fare nei penetrali della propria coscienza, e che per interesse, e soprattutto per dignità, non convien fare ad alta voce ed in pubbliche discussioni. (*Benissimo!*) Munite pur di difese le nostre frontiere, apparecchiate delle soldatesche, se credete che l'Italia abbia bisogno delle une e delle altre, se credete che la grandezza della nazione, piuttosto che allo sviluppo delle industrie e della prosperità dei cittadini e dello Stato, debba essere raccomandata alle armi; ma non dite, se volete essere savi ed avveduti, non dite che li fate perchè temete le offese di qua o di là.

MASSARI ed altri a destra. Benissimo!

PERUZZI. Non dite, come dice l'onorevole relatore, che dobbiamo guardare con ansia certi confini; perchè non calino di là nuove offese ad aggiungersi alle antiche. Io ricordo le antiche offese e le ricordo calate da tutti i varchi alpini, ma ricordo ancora che da quei confini cui più specialmente allude l'onorevole relatore, sono calate le schiere che hanno con noi combattuto a Magenta e a Solferino. (*Viva approvazione a destra*)

Dunque io non guardo con ansia nessuna alle nostre frontiere; o almeno non più alle une che alle altre; io guardo con ansia il paese il quale produce meno di quel che potrebbe produrre; io guardo con ansia il paese il quale male spenda i denari dei propri contribuenti; ecco che cosa io guardo con ansia, essendo intimamente convinto che la civiltà abbia talmente progredito, che l'Italia sia in condizioni tali da non aver menomamente mestieri di guardare piuttosto questa che quell'altra frontiera, ove si mantenga forte ed unita, e si occupi più dei fatti suoi che degli altrui. E se una nazione, pur troppo oggi sventurata, e cui nella sven-

tura professo tuttavia l'antico affetto, l'antica riconoscenza, da somma altezza è caduta sì basso, io credo che ciò principalmente sia avvenuto perchè volle occuparsi più dei fatti altrui che dei propri. (Bene! Bravo! a destra)

Dunque l'Italia si occupi più dei fatti propri che degli altrui, ed a quell'idolo che dà il titolo ad una commedia francese, *Que dira le monde?* sacrifichi il meno che sia possibile. Ecco, o signori, quel che io aveva bisogno di dire, perchè sia ben chiaro come nessun criterio politico debba, a parer mio, mescolarsi in questa discussione, ai criteri economici che informar devono i nostri giudizi.

Ed ora scongiuro la Camera a far sì che un valico alpino nell'interesse del commercio di transito si compia, onde questo commercio attraversi l'Italia, ed a far sì che si faccia al più presto e nel miglior modo possibile; che questo valico sia pure attraverso lo Spluga, o il Gottardo, ma che ad ogni modo non sia raccomandato a patti simili a quelli della convenzione, intorno alla quale io vi ho detto esplicitamente quale sia il mio giudizio.

Se altre considerazioni di un altr'ordine e gravi fossero qui esposte come lo furono altrove, potrebbe darsi, io lo voglio ripetere anche una volta, che il mio voto mutasse; e ad ogni modo ripeto altresì, e lo ripeto altamente, che quelli i quali nell'interesse dell'Italia stimano preferibile lo Spluga al Gottardo non possono ragionevolmente esser tenute in sospetto di voler recare offesa ad una nobile nazione o di non aver care le simpatie di un popolo che vivamente desidero amico nostro, col quale l'Italia è legata da vincoli di riconoscenza e di affetto.

Se adunque per avventura il Governo avesse da fare qualche comunicazione capace d'influire sul nostro voto, la faccia, e noi la esamineremo maturamente ed a seconda del giudizio che ne faremo, regoleremo la nostra condotta; ma nello stato presente, se non credo alla probabilità di siffatte dichiarazioni, credo ancor meno all'altra voce egualmente diffusa che voglia il Gabinetto porre la questione ministeriale...

MINISTRO PER LE FINANZE. La ponete voi.

PERUZZI. (*Con calore*) Io non pongo questioni ministeriali, onorevole ministro delle finanze; io anzi la escludo, la credo inammissibile, assurda. E che? Saremmo noi forse ridotti a questo, che, anche in una questione puramente economica, anche quando si tratti solo di giudicare se certe guarentigie sieno buone o cattive, sorga inaspettata una crisi ministeriale? Se ciò avvenisse, io grandemente lo lamenterei per la pratica efficacia delle istituzioni costituzionali, e comincerei a credere che avesse ragione l'onorevole Massari quando l'altro giorno temeva che l'onorevole ministro delle finanze ponesse la questione ministeriale intorno al fare o non fare una seduta domenica scorsa! (*Si ride*)

Il Governo ha fatto un trattato, anzi lo ha fatto il

Ministero precedente, un trattato di natura non politica ed unicamente economico e, come suol dirsi, d'interessi, di affari; questo viene innanzi al Parlamento, e nel Parlamento lo esaminano uomini di affari, soltanto dal punto di vista degli affari; se il Parlamento non lo reputasse conveniente, significherebbe ciò forse che esso non avrebbe fiducia nel Gabinetto?...

Una voce a sinistra. E ha ragione.

PRESIDENTE. Non interrompano.

PERUZZI. Mi dispiacerebbe, se ciò avvenisse, come dopo l'interruzione dell'onorevole Sella temo che avvenga; ma, sebbene deplorabile, questo fatto non potrebbe indurmi a mutare il mio modo di vedere, a farmi credere utile una convenzione che mi pare dannosa ed a farmi reputare preferibile nell'interesse economico dell'Italia il Gottardo allo Spluga. Dico ciò, o signori, colla speranza e col desiderio vivissimo che su questo terreno non sia posta dal Ministero la questione di gabinetto, come certamente non lo fu da me.

Giorni sono si diceva che sarebbe stata posta la questione di Gabinetto, a proposito di un argomento finanziario di molta importanza; rispetto al quale mi sarebbe sembrata assai più giustificabile di quello che mi parrebbe oggi sull'argomento in discussione: poichè almeno allora, un Ministero che fosse succeduto all'attuale, avrebbe potuto costituirsi sulla base di un diverso programma finanziario.

Ed allora vidi con singolare soddisfazione come il Ministero recedesse dal proponimento che gli era stato attribuito, e tanto sono alieno dal volere io provocare crisi ministeriale che, se allora fosse stata posta la questione di Gabinetto, per non espormi al dolore di separarmi da molti amici miei, o di votare contro il Ministero, per la prima volta, dacchè sono deputato, mi sarei astenuto. E ciò avrei fatto, perchè sento di non dovere nè potere assumere nessuna parte di responsabilità in una crisi ministeriale, sia perchè stimo utile al paese che il Ministero rimanga ora al potere, sia perchè io intendo quali doveri e quali riserbi mi sieno imposti dalla specialissima posizione in cui io mi trovo, posizione che tutti facilmente possono senz'altro valutare.

Spero adunque, o signori, che non vi sarà questione di Gabinetto a proposito di strade ferrate; ma, se venisse fatta, malgrado la mia posizione che ho avvertita poco fa, darò tuttavia un voto contrario alla legge, e lo darò senza timore, parendomi perfino ridicolo il supporre che potesse venire costituito un Ministero col programma di forare lo Spluga, piuttostochè il Gottardo. (*Risa di approvazione a destra*)

Quindi io ritengo che i pericoli che si sono fatti intravedere, non esistono; e seppure la questione assumesse un'indole politica, io riserberei intera la mia libertà d'azione ora per quando fossi in grado di conoscerla e valutarla con sicura coscienza.

E rispetto alla questione di Gabinetto, essa non var-

rebbe a mutare il mio voto; pur confidando tuttavia che il Parlamento potrà pronunziare un giudizio essenzialmente economico, e risolvere una questione di ferrovie, senza ch'ei debba pronunziarsi intorno ad una questione ministeriale. (*Voci di viva approvazione*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Io lascio giudice qualunque uomo politico, se l'ultima parte del discorso dell'onorevole Peruzzi non abbia messa la questione politica. Del resto, non potendogli oggi rispondere perchè l'ora è tarda, io domando il permesso alla Camera di parlare domani.

PRESIDENTE. A minor scapito di tempo, poichè ce ne rimane troppo poco da spendere, io prego vivamente gli onorevoli deputati di volersi compiacere di essere più precisi ad intervenire all'ora stabilita per il principio della seduta, che è al mezzogiorno.

La seduta è levata alle ore 6 e mezzo.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge

sul concorso dell'Italia nelle spese di costruzione della ferrovia del Gottardo.

Discussione dei progetti di legge:

2° Unificazione del debito pontificio;

3° Ordinamento dell'esercito;

4° Adozione delle cartoline postali e modificazione della legge postale;

5° Disposizioni relative alle spese per le opere idrauliche di seconda categoria;

6° Approvazione degli elenchi delle opere idrauliche del Veneto e del Mantovano;

7° Determinazione della sede e giurisdizione dei tribunali militari speciali e territoriali;

8° Discussione della proposta del deputato Cancellieri per la nomina di una Giunta incaricata di esaminare i decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti;

9° Discussione del progetto di legge pel passaggio del comune di Volongo dalla provincia di Brescia a quella di Cremona.