

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

CCVI.

2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizione di n° 2126. = Congedi. = Seguito della discussione della proposta di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Osservazioni del deputato Marcora sulla linea Novara-Pino e sue raccomandazioni che sieno più accuratamente studiati i punti intermedi di detta linea — Il deputato Cavalletto raccomanda al Ministero di far seriamente studiare le linee di allacciamento con la linea internazionale del Gottardo — Chiusura della discussione sul 1° numero della tabella A --- Il deputato Spantigati svolge un suo emendamento sottoscritto da parecchi deputati, col quale chiede che nella tabella A alla linea Novara-Pino si sostituisca quella Novara-Sesto Calende-Pino. = Il deputato Damiani presenta la relazione sul disegno di legge relativo alla spesa straordinaria per opere marittime in alcuni porti del regno. = Riprendendosi la discussione sulle nuove costruzioni di strade ferrate, il relatore Grimaldi espone l'avviso della Commissione sulle diverse raccomandazioni e proposte fatte dai precedenti oratori relativamente alla linea Novara-Pino --- Dopo un breve riposo il deputato Grimaldi, relatore, espone le idee della Commissione circa la linea da preferirsi nella direzione del Gottardo, e termina col notare come il piano della Commissione stessa sia, in generale, quello di proporre l'andamento delle linee, ma non il tracciato — Il deputato Restelli svolge un emendamento da lui proposto, circa la linea Novara-Pino --- Sull'emendamento presentato dai deputati Marcora, Fano e Restelli, e da quest'ultimo svolto, parla anche il deputato Cavalletto, il quale coglie l'occasione per dichiarare che egli non ebbe mai a muovere accusa di sorta al Corpo degli ingegneri del Genio civile — Il deputato Gabelli parla della linea del Ceneri e delle difficoltà della costruzione di essa; accenna agli studi da lui fatti su diverse linee di congiunzione tra Novara ed il confine svizzero; svolge molte considerazioni circa i rapporti di detta linea con Genova e Milano; termina col raccomandare che si stabilisca il tracciato Novara-Pino per Sesto Calende — Il deputato Martelli anch'egli parla della linea Novara-Pino per Sesto Calende e della Novara-Pino per Gallarate, e dimostra come non si abbiano dati sufficienti per stabilire uno piuttosto che l'altro tracciato, e termina coll'esortare la Camera ad approvare l'emendamento del deputato Restelli — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio in risposta ai precedenti oratori — Il deputato Lualdi fa alcune raccomandazioni al Governo riguardanti il tracciato della linea che si discute — Si dichiara chiusa la discussione generale sulla prima linea della tabella A — Sull'ordine della discussione e della votazione dà schiarimenti e fa proposte il Presidente della Camera — Osservazioni in proposito del Presidente del Consiglio e del deputato Sella — Si approva una proposta del deputato Sella, perchè sia data ampia libertà al Presidente della Camera per porre in votazione le diverse linee — Gli ordini del giorno proposti dai deputati Bonghi e Bizzozero sul complesso della tabella A, non accettati dal Ministero e dalla Commissione, non sono approvati — Invece l'ordine del giorno del deputato Marselli sulla stessa tabella A è approvato — Gli emendamenti del deputato Restelli ed altri, e del deputato Lualdi, non accettati dalla Commissione nè dal Ministero, non sono approvati — L'emendamento del deputato Spantigati, accettato dal Ministero e dalla Commissione, è invece approvato — La linea Roma-Solmona-Aquila è approvata senza discussione.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane. Il segretario Quartieri dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana del giorno prece-

dente, che è approvato; quindi del suoto della seguente petizione :

2126. Palazzi Giuseppe, ingegnere, fa istanza per-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

chè nella discussione della categoria a cui è ascritta la linea ferroviaria Sparanisi-Gaeta sia tenuto conto delle risultanze del suo progetto modificato.

PRESIDENTE. Domandano congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Toaldi di giorni 3; per motivi di salute, l'onorevole Marolda-Petilli di giorni 5, l'onorevole Sforza-Cesarini di giorni 5.

Se non vi sono opposizioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

Li prego di prendere i loro posti, onorevoli deputati.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Sulla prima linea, Novara al confine svizzero presso Pino, fu ieri incominciata la discussione, oggi ha facoltà di parlare sulla stessa linea l'onorevole Marcora.

Prego gli onorevoli deputati di far silenzio.

MARCORA. La larga copia di fatti e di argomenti che autorevolissimi oratori ieri presentarono alla Camera, trattando nei suoi diversi aspetti la questione relativa alla linea Novara-Pino, e la naturale impazienza ormai entrata nell'animo di tutti gli onorevoli miei colleghi, mi impingono l'obbligo della maggiore brevità. Deputato della città di Milano, il di cui nome più volte udii dalle labbra di alcuni fra gli oratori, se mi sono deciso a prendere la parola per associarmi a coloro che domandano una più matura disamina dei dati di confronto prima di determinare definitivamente i punti intermedi per cui la linea dovrebbe passare, ciò non fu, e mi preme dichiararlo subito, per l'eccitamento di interessi direttamente pertinenti alla città stessa.

Questo dico, non già perchè io creda che se un interesse d'indole particolare o locale da difendere vi fosse, ne sarebbe meno doverosa la tutela, mentre anzi confesso apertamente, che se mi fossi trovato in questa Camera in quei tempi in cui gravi interessi della mia città nativa si trattarono, non mi sarei associato a certe tendenze di prodigalità e di astratta prevalenza morale, coltivate da una minoranza dei miei concittadini, ma dannose in concreto alla maggioranza dei medesimi...

PRESIDENTE. Onorevole Marcora, abbia la compiacenza d'alzare un poco più la voce.

MARCORA. E non lo dico del pari, perchè la quasi

assicurata linea del Ceneri possa procurare alla città di Milano il vantaggio più o meno reale di vedere sfilare lungo le sue mura un maggior numero di vagoni di merci e di passeggeri; ma perchè trattandosi di una strada destinata ad agevolare il movimento e ad assicurare l'arrivo dell'attività economica dell'Europa alle parti orientali ed occidentali del mondo, attraverso il gran ponte naturale dell'Italia nostra, è naturale che le sue stazioni non possano essere le località nelle quali il capriccio degli uomini o gl'interessi facciano passare o fermare i convogli, ma quelle, siano pur lontane alcuni chilometri dalla percorrenza, nelle quali le condizioni naturali, le tradizioni, e, più di tutto, il credito che non s'improvvisa, hanno formato un centro di lena e vigore all'attività stessa; e non v'ha dubbio che una di tali località è e sarà sempre Milano.

L'appoggio, adunque, che io do alla proposta di un ulteriore studio di tutte le questioni che si connettono a questa linea, è consigliato da una considerazione d'ordine affatto generale, la quale io formulo in questi termini: Una linea, la quale ha per sè stessa un carattere internazionale, nel suo tracciato, o, per usare una parola venuta di moda, nel suo andamento, deve raccogliere e servire tutti quegli interessi i quali abbiano già il loro centro d'azione lungo il suo percorso e vi siano immediatamente finitimi, ma non deve di contro preoccuparsi d'interessi che hanno altrove la sfera di loro efficienza, e tanto meno mirare a mutarne artificiosamente la direzione, perchè diversamente assumerebbe carattere provinciale, o nazionale, qualunque altro infine, ma perderebbe il proprio.

Se tale concetto è vero, appare subito altrettanto vero, che interessi già esistenti e finitimi alla grande linea internazionale del Gottardo lungo il lago Maggiore possono essere soltanto quelli del territorio novarese e quelli dell'alto milanese ossia del circondario di Gallarate.

E se così è, non può dubitarsi che la questione qui agitata sulla preferenza da darsi all'uno o all'altro dei due andamenti Sestino e Gallaratese (come furono chiamati) dovrebbe risolversi a favore di quest'ultimo, e ciò non solo per le molte ragioni addotte dai miei colleghi che lo difesero, ma eziandio per quelle esposte dall'onorevole Morini, poichè questi ebbe a dichiarare apertamente, che se si dovesse aver riguardo agli interessi novaresi il tracciato per Gallarate sarebbe soddisfacente ed anzi preferibile a qualunque altro.

Se non che, ad una soluzione così immediata e precisa si sono mosse e si muoveranno due specie di obiezioni. La prima è d'indole quasi astratta, perchè

SESSIONE DEL 1878-'79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

si traduce nel desiderio di ricercare e soddisfare interessi non direttamente concorrenti al naturale percorso della strada internazionale; la seconda, invece, è d'indole materiale e concreta, perchè si traduce nell'incertezza ancora esistente sui dati di fatto raccolti a favore dei diversi tracciati.

Or quanto alla prima specie, essa deve essere assolutamente respinta per gli stessi criteri generali che io dissi dover presiedere all'andamento di una via internazionale. È ben vero che gli interessi ai quali si vorrebbe subordinare l'andamento della via stessa, sebbene a questa non finitimi nè concorrenti, sarebbero, per quanto ho rilevato da alcune frasi dell'onorevole Morini e dai privati colloqui di questa Camera, quelli delle zone piemontesi superiori alla provincia di Novara, tali, quindi da meritare la più benevola e seria considerazione e da farne desiderare a chicchessia, e a me in particolare, il soddisfacimento.

Ma egli è anche vero che quegli interessi non hanno nè avranno mai, se non per effetto di mutamenti affatto imprevedibili e non desiderabili, la loro piazza commerciale sulla linea diretta del Gottardo, epperò senza contraddire allo scopo di questa, non possono nè debbono influire sulla determinazione dell'andamento.

D'altro lato, se l'intento degli oppositori si contenesse nei limiti del giusto, e fosse cioè quello di assicurare una facile via di raccordo di quegli interessi alla gran linea internazionale, pare a me che essi dovrebbero pur sempre preferire l'andamento per Gallarate, come quello che presterebbe a Vergiate il punto più opportuno dove far giungere il raccordo, superando le gravissime difficoltà naturali, che io, sebbene privo d'ogni competenza, ma per la sola conoscenza delle località, temo s'oppongano alla realizzazione del raccordo medesimo.

Ciò che importa a me e che dovrebbe importare a tutti, è di non fraintendere lo scopo di una linea internazionale, ma questo ottenuto, lo dichiaro francamente, vorrei che tutti i desideri e tutti gli interessi locali trovassero soddisfazione, perchè è dalla somma degli interessi locali soddisfatti che, massime in Italia, può sorgere il bene generale. Aggiungo anzi, che sebbene il progetto in discussione mi sia parso l'anno scorso negli uffici, e mi sembri ancora adesso molto accademico nei particolari e nell'applicazione, lo stimo però assai pratico nel suo concetto politico complessivo, e sarei felice di votarlo quand'anche sapesse presentarmi un mezzo di congiunzione fra i diversi campanili d'Italia ancora più celere della ferrovia.

Quanto alla seconda specie di obiezioni, e cioè alla insufficienza eventuale dei dati raccolti in favore

dell'uno e dell'altro de' due tracciati in questione, io siccome ho promesso di esser molto breve, invoco l'autorità dello stesso onorevole Morini. Questi ieri, voi lo ricordate, con quei suoi modi simpatici, che inviterebbero a dargli ragione anche quando ha torto, ha fatto la critica e ha lamentato l'errore di cifre contenute in alcune tabelle pubblicate per l'occasione, e lo fece con giusta vivacità, perchè riguardavano la sua nativa Oleggio. Ma poi, volendo a sua volta cavare partito dalle cifre, è venuto parlando dell'ingente numero di vitelli che partono annualmente dalla stazione di quella città. Or io consento coll'onorevole Morini che siansi fatti apprezzamenti esagerati, erronei, o poco concludenti, ed io stesso ne ho rilevati taluni, come quelli, a cagione di esempio, che elevano alla dignità di fiume qualche umile rigagnolo, ma mi permetta poi di mettervi in compagnia i sullodati vitelli, i quali, come egli sa, servono di cibo prelibato in ispecie ai milanesi, e non ebbero nè avranno bisogno della linea di Sesto Calende per arrivarvi in seguito.

Cerchiamo adunque la verità, dirò ancora colle parole dell'onorevole Morini. Ma, se vi ha difetto di dati, la verità non potrà consistere nella scelta immediata dell'andamento di Sesto Calende, come pare egli voglia, bensì consisterà nella necessità di raccogliere, prima di decidere, dati maggiori e tali da permettere alla Camera un voto tranquillante. Ciò venne poi dimostrato ad evidenza ieri dall'onorevole Baccarini, della di cui competenza sommano non potrebbe dubitare.

Egli in sostanza ha accertato la Camera col più completo corredo di fatti e di argomentazioni, che le stesse incertezze le quali avevano obbligato il Ministero Cairoli a presentare il progetto con una formula che, assicurando i due punti estremi della linea, lasciava però irresoluta la questione dell'andamento, esistono integralmente anche oggi; ed ha altresì soggiunto come di fronte a queste incertezze, e anche perchè la linea del Ceneri non si può dire assicurata e quando il fosse e venisse eseguita non soddisferebbe mai alle esigenze del traffico, il partito più naturale ed equo per la Camera dovrebbe essere quello di sovrassedere ad una definitiva determinazione sulla scelta dei punti intermedi, ossia dell'andamento, della linea Novara-Pino, finchè il Governo in base a più accurati studi possa presentarne la proposta. E tale è il partito, che io mettendo fine alle poche e disadorne mie parole, e associandomi alle considerazioni di fatto svolte dagli onorevoli Robecchi, Nervo e Fano, raccomando caldamente alla Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Dirò non molte parole su questa que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

stione, e sin da principio dichiaro che io mi associo alla proposta dell'onorevole Marcora.

La discussione che ebbe luogo sulla linea Novara-Pino ci dimostra che mancano affatto progetti tecnici definitivi che risolvano la questione per l'allacciamento più utile delle ferrovie arteriali italiane colla ferrovia internazionale del Gottardo.

A me pare che le cose siano ancora allo stadio in cui si trovavano nel principio del 1876, e che nell'imminenza di dover costruire le strade di allacciamento colla internazionale del Gottardo per quando quella linea fosse finita, il Governo italiano non si sia data molta premura di studiare concretamente e in modo definitivo quel migliore e più utile raccordamento delle nostre ferrovie colla gottardese, che meglio corrisponda e soddisfaccia agli interessi di Torino, di Genova e di Milano. È una cosa questa deplorabilissima la quale ci mostra che ci deve essere un difetto organico nella nostra amministrazione delle opere pubbliche, il quale difetto paralizza effettivamente lo studio efficace e serio dei grandi interessi della nazione. In quest'articolo 2 noi abbiamo diverse opere ferroviarie assai importanti che ci vengono proposte dal Ministero, e che noi dovremmo ora approvare o respingere. Abbiamo le ferrovie Novara-Pino, Roma-Aquila per Sulmona, Parma-Spezia, Firenze-Pontassieve, Terni-Aquila, Campobasso-Benevento, Codola-Nocera, Reggio-Eboli, tutte strade importanti e dispendiosissime.

Ma di tutte queste ferrovie, di quali abbiamo progetti concreti, progetti che possono dirsi veramente attendibili? Credo che la sola ferrovia, la quale sia stata studiata accuratamente e della quale si possa dire che abbiamo un progetto concreto e veramente attendibile sia quella di Parma-Spezia, delle altre abbiamo progetti fatti o da società, o da ingegneri privati, ma di controllati e studiati seriamente, e con esatti studi locali e rilievi particolareggiati, eseguiti a mezzo di competenti funzionari tecnici del Governo, non ne abbiamo.

Della più importante, per gli oneri che ne deriveranno, cioè della più dispendiosa di queste strade, che è l'Eboli-Reggio, mancano assolutamente progetti che possano dirsi veramente attendibili e tecnici. Questo fatto ci mostra quanto pericoloso sia il progetto di legge che ci viene proposto, e come ciò debba renderci circospetti e ritrosi nell'approvarlo. Qui si tratta ora di legare e forse di pregiudicare gravemente l'avvenire ferroviario ed economico del nostro paese per un ventennio e più sopra un progetto, il quale non è basato a seri studi tecnici, militari, commerciali ed economici.

Ma prescindendo da questa questione che accenna alla discussione generale, vengo alla linea

Novara-Pino. Ieri soltanto venni a cognizione che al Ministero dei lavori pubblici fu presentato un progetto tecnico studiato, mi dicono, accuratamente da un valente ingegnere, che si occupa di costruzioni ferroviarie. Secondo questo progetto si tenderebbe a risolvere la questione del più opportuno raccordamento delle nostre linee arteriali ferroviarie interne che devono recapitare alla ferrovia internazionale del Gottardo.

Questo progetto comprenderebbe due linee; una che da Genova per Novara, Pombia, Sesto Calende, Gavirate, Cuvio, Luino, Pino, arriverebbe al confine svizzero e avrebbe il vantaggio di risparmiare sul progetto della linea lacuale chilometri 3,25, presentando condizioni tecniche ed economiche di costruzione e di esercizio superiori ai progetti finora per questa linea escogitati.

L'altra linea, che deve servire per l'allacciamento della ferrovia piacentina-milanese colla gottardese, partirebbe da Milano, passerebbe per Musocco, Bizzozzero, Capo di Lago di Varese, e si allaccierebbe all'altra linea suindicata, che dirò ligure-piemontese, a Gavirate, e questa linea sopra la gallaratese avrebbe il vantaggio di risparmiare un percorso di chilometri 3,80; e anche questa linea per condizioni tecniche ed economiche di costruzione e di esercizio avrebbe vantaggi superiori a quelle che furono escogitate per l'allacciamento di Milano con la linea del San Gottardo. La linea ligure-piemontese pure avrebbe pendenza al massimo dell'8 per mille; l'altra, quella di Milano, del 7 per mille. Le curve non avrebbero raggi inferiori ai 500 metri. Il costo medio di queste linee, mi dicono che sarà di circa 200 mila lire al chilometro.

Io non entrerò nel merito di questo progetto, non lo raccomando, perchè io non faccio qui il raccomandatore di progetti e di linea alcuna; raccomando soltanto al Ministero, che tra i molti progetti che furono presentati studi anche questo. E soprattutto gli raccomando di incaricare eminenti funzionari tecnici del suo Ministero, a riprendere tutti questi progetti in esame, a riscontrarli sul terreno, e ad eseguire poi con ogni accuratezza un progetto veramente concreto, attendibile e definitivo che possa servire a risolvere la questione. Il Governo, quando si tratta di opere da farsi a spese dello Stato, non deve deliberare sopra progetti di società o di corpi morali interessati, o di ingegneri privati, ma deve determinare i lavori da eseguirsi sopra studi diligenti, maturati e sviuppati dai migliori suoi ingegneri. Questa è la vera maniera di amministrare per bene la cosa pubblica, e di fare i lavori per bene.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

Noi siamo alla vigilia dell'apertura del Gottardo, e ancora non abbiamo progetti concreti per allacciare le nostre linee arteriali con la internazionale del Gottardo.

Siamo in ritardo, in grande ritardo; ed avremo forse l'inconveniente di dover attendere qualche anno, prima di poter utilizzare la linea del Gottardo, per la quale abbiamo fatto ingenti spese, e per la quale sosteniamo continuamente sacrifici.

Quindi io raccomando al Ministero di mettersi seriamente ed alacramente all'opera, e di fare studiare questa questione, e di risolverla al più presto; affinché quando, questo o altro progetto di legge ferroviario, venga approvato, si possano incominciare alacramente i lavori, ed essere in tempo, ripeto, di utilizzare la linea del Gottardo.

Dopo questo non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Villa.

VILLA. La cedo al mio amico Spantigati, il quale parla in mia vece e nello stesso senso nel quale io avrei parlato, appoggiando la proposta da noi presentata.

PRESIDENTE. Parla sull'emendamento che ha testè presentato, onorevole Spantigati?

SPANTIGATI. Concluderò coll'emendamento.

PRESIDENTE. In tal caso, non essendovi più oratori iscritti per questa linea, dichiaro chiusa la discussione su di essa.

Verramo ora allo svolgimento degli emendamenti proposti a questa linea. Ve ne è uno solo di cui do lettura:

« I sottoscritti propongono che alle parole « da Novara a Pino per il confine svizzero » si sostituiscano quelle « da Novara-Sesto Calende-Pino per il confine Svizzero. »

Villa, Spantigati, Chiaves, Massa, Brin, Morini, Biancheri.

Domando se questo emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Spantigati ha facoltà di svolgerlo.

SPANTIGATI. Ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, oggi l'onorevole Cavalletto notavano come fra due anni, nel 1881, sarà per avventura terminata l'opera grandiosa del Gottardo, e noi siamo ancora a discutere intorno alle linee di raccordamento!

Dolorosa verità! sebbene io creda non assolutamente giusta la censura che l'onorevole Cavalletto ha rivolto al Governo di non avere ancora pensato a studiare da vicino questa grande questione. Imperocchè non so bene se indichi cosa dall'onorevole Cavalletto ignorata: ma è fatto, che il Consiglio dei lavori pubblici ha già intorno a questa questione

opinato, ha opinato almeno in ordine ad uno dei punti più essenziali di essa: e bene spero che l'egregio relatore della nostra Commissione potrà informarne meglio la Camera; essendo nelle sue mani il verbale di una seduta dell'8 aprile 1876, nel quale il Consiglio dei lavori pubblici, fatto esame dei lavori e degli studi con molta diligenza eseguiti da un valoroso ingegnere dello Stato, l'ispettore Rappac-cioli, veniva a conclusione che dovesse adottarsi senza più il tracciato Novara-Sesto Calende, come quello il quale presentasse evidenti maggiori convenienze sopra il tracciato Gallaratese.

E qui entrerò adunque senza più nella questione mia e dell'emendamento mio e degli onorevoli amici e colleghi miei: *Sesto Calende o Gallarate?*

In verità, duole a me di entrare in questione siffatta; imperocchè, così come si presenta, prende il più increscioso aspetto, di una discordia di interessi tra due regioni, degne entrambe della simpatia della Camera, dell'Italia nostra superiore. Vince tuttavia in me la preoccupazione dolorosa di questo pensiero, il sentimento profondo di adempiere ad un dovere imprescindibile, sentimento diviso dagli amici miei che sottoscrissero l'emendamento, che ho avuto l'onore di deporre sul banco del presidente, concordi con me nell'intento di allontanare dalla regione nostra nativa del Piemonte il danno fatale e gravissimo che le infliggerebbe il disegno, che fu enunciato ieri ed oggi nei discorsi di tanti onorevoli colleghi, che si fecero così calorosi propugnatori del tracciato Gallaratese. Simpatica cliente davvero questa Milano, che ha così robusti e gagliardi avvocati!

L'analisi tecnica, direi quasi ancora l'analisi chimica della questione è esaurita. L'aritmetica *politica* aveva per avventura turbate le cifre dell'aritmetica *vera* (*Si ride*): oggi le cifre sono corrette.

Il tracciato per Sesto Calende ha il vantaggio di una minore percorrenza, il vantaggio della brevità. Piccolo vantaggio: non discuto se di 1361, o solo di 876 metri.

Oggi è del pari fuori di questione, che il tracciato di Sesto Calende presenta condizioni d'altimetria più favorevoli. Sono profano alle formole algebriche; non vi dirò delle formole del *Rua* onde si determinano le lunghezze virtuali; non parlerò delle altre che mi dicono più perfette, forse perchè più nuove, del *Rombaux*; non vi dirò degli studi fatti a determinare il maggior lavoro dinamico, che costerebbe il trasporto di una tonnellata sulla linea gallaratese che non su quella per Sesto Calende; mi contenterò di invocare l'autorità incontrastabile dell'onorevole Baccarini, il quale ieri attestava come la linea gallaratese presenti per le condizioni più

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

difficili del suo andamento altimetrico, una maggiore lunghezza virtuale a un di presso di tre chilometri e mezzo.

Per me, signori, questi sono i riguardi meno importanti e secondari della questione. Quando si tratta di scegliere un tracciato ferroviario, sono tre considerazioni a fare: la brevità della via in primo luogo; poi la spesa; poi ancora di fianco a queste due che sono gli elementi tecnici, l'elemento economico, l'elemento preponderante, quello che nasce dalle considerazioni del maggior movimento dei traffici che si possa raccogliere sopra una data via.

Ora voi ricordate la grande lotta nostra, tra il 1860 ed il 1868, la lotta dei nostri economisti, dei nostri ingegneri, dei nostri uomini di Stato.

Da una parte il Lucmagno, l'ardito concetto del piccolo Piemonte il quale mentre per il Frejus si accingeva a dar la mano a Lione, dall'altra avvisava di lanciarsi a Monaco per il lago di Costanza.

Ma fu detto bene: dopo il 1859 il Lucmagno diventava un arcaismo.

E allora le menti volsero allo *Spluga*; concetto pure importante; e Milano fu tutta allora o quasi tutta per lo *Spluga*.

Ma è accaduto quello che doveva accadere; la profezia di Carlo Cattaneo si avverava; il Gottardo doveva essere il punto di conciliazione degli interessi italiani per il valico delle Alpi verso l'Europa centrale.

Il Gottardo prevalse in contrasto allo *Spluga* rivale, e prevalse perchè esso era la via delle genti, ha ricordato ieri la parola l'onorevole Morini, e già i commerci italiani avevano preannunziata la soluzione andando, per quanto potevano andare, per il Gottardo.

Ebbene, signori, conserviamo al valico del Gottardo il concetto largo che ne determinò la scelta, di preferenza sopra lo *Spluga*.

E non posso non dare viva lode e serberò sempre grato animo all'amico mio Morini, che ieri, vedendo questo concetto attaccato, si levò così gagliardo difensore dell'asta, che segna al punto di Sesto Calende l'andamento razionale della linea del raccordo meridionale col Gottardo.

Io non so se Sesto Calende abbia un campanile; lo avrà certo, ma il campanile di Sesto Calende è un campanile da cui si vede alto e lungo! (*Bene!*)

Lo ha detto giustamente l'onorevole Morini, e con grande verità; egli non fu ieri difensore di interessi semplicemente novaresi.

Certo è Novara grande centro di commerciali, industriali ed agricoli interessi, e sono questi pur grandi e legittimi interessi. Ma la causa di Sesto Calende, difesa ieri dall'onorevole Merini, non è la causa di

Novara, è la causa degli interessi i più preziosi del Piemonte tutto; è la causa di quella regione innanzi tutto, che si distende sulla sponda destra del lago Maggiore, dove le industrie d'Intra e di Pallanza avrebbero nel miglior porto del Verbanò, a Laveno, giuste facilità di comunicazioni colla linea che si incamminerebbe al Gottardo; è la causa di quelle potenti industrie che sorgono colla valle di Sesia, e là in quei robusti monti del Biellese, dove è tanto onore della subalpina industria; è la causa dei traffici ancora di tutta l'alta valle del Po.

Quando il Governo venne nel 1871 davanti al Parlamento a domandarci l'approvazione della convenzione di Berna, e il contributo dei 45 milioni con i quali l'Italia accettava di concorrere nella grande impresa, io ho qui sotto gli occhi la relazione colla quale i due ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri, gli onorevoli Gadda e Visconti, nomi non certamente ostili agli interessi di Milano, presentavano alla Camera quella proposta di legge.

Ebbene in quella relazione io leggo scritto così: « Potrebbe forse da taluno obbiettarsi, come non sembri equo che l'Italia debba da sola fornire più della metà del sussidio di 85 milioni. Ma oltre che colla ferrovia del San Gottardo si avvantaggeranno tutti gli interessi del regno d'Italia, poichè, per esempio, per la stessa Torino, posta quasi ai piedi del Cenisio, la linea del Gottardo porgerà una via più breve di quella del Cenisio stesso per una gran parte della Germania e della Svizzera, pel Belgio e l'Olanda e pel nord est della Francia, noi abbiamo interesse alla apertura di un nuovo passaggio ferroviario attraverso le Alpi e specialmente per l'acquisto di una estesa zona al di là delle Alpi al commercio di transito dei nostri porti e specialmente di quello di Venezia per le provenienze dall'Oriente, del porto di Genova per quelle d'Occidente. »

Sono adunque qui, in cotesta questione della linea di raccordo allo sbocco del Gottardo, non gli interessi soltanto della novarese provincia, i quali certamente sarebbero pur sempre interessi degni della più grande simpatia, ma sono tutti gli interessi commerciali ed industriali del Piemonte, e pur di quella parte del Piemonte che discende fin verso il mar ligustico a Savona.

E di qui nasce a mio avviso l'errore nel quale caddero gli oratori che ieri ed oggi esaminarono la questione, facendo raffronto dei due tracciati in relazione al chilometro di più o di meno, che ci sia andando a Novara, più per Gallarate che per Sesto Calende.

No: questa è maniera troppo imperfetta di considerare la questione; e prego la Camera di porre

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

qui e su questo punto la sua maggiore attenzione. Secondo il tracciato *lacuale*, rappresentato dal progetto *Soldati*, passando per *Sesto Calende* ed *Ispra* Torino dista da Bellinzona 206 chilometri. Ebbene, o signori, nel grande interesse dei commerci e dei traffici piemontesi noi verremo a domandare, che si consenta d'includere in questa legge (non diciamo ora in quale più o meno favorita categoria) due linee nuove; una più grande ed ispirata a più alti concetti, e più larghi; ed è la linea che a cura del municipio torinese venne studiata già, ed i cui progetti sono stati pure esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed in massima approvati, la quale abbracciando i circondari di Ivrea e di Biella, va a raggiungere la ferrovia che da Novara mette a Gozzano; la quale linea abbraccia la regione più industriale del nostro Piemonte; noi verremo poi a chiedere più modesto concorso dello Stato in favore dei commerci piemontesi per un'altra più breve linea, quella che staccandosi a *Santhià* dalla ferrovia di Torino a Novara si dirigerebbe per *Arboro* alla linea stessa che ho accennato or ora da *Novara a Gozzano* e da *Cressa* scenderebbe poi a *Sesto Calende*; nel quale modo conquisteremmo una scorciatoia al *Gottardo* di 19 chilometri.

Ed è appunto perchè ne sia possibile questa scorciatoia, che ci è bisogno resti fermo il tracciato della linea *lacuale* per *Sesto Calende*.

Eppertanto per noi, il punto di *Sesto Calende*, dirò così, è il punto strategico in cui dobbiamo restare, per vincere la nostra battaglia; se noi perdessimo questo punto avremmo una dolorosa e fatale battaglia di *Novara* per i commerci e per i traffici piemontesi! (*Bene!*)

Il punto di *Sesto Calende* è invero essenziale a noi, per gli attacchi al *Gottardo* delle nostre ferrovie subalpine per mezzo di queste altre linee complementari, che oggi sono fatte indispensabili. Consentite dunque che io congiunga i miei sforzi a quelli dell'onorevole *Morini* per salvare ai bisogni più essenziali dei traffici del Piemonte questo punto cardinale. Me lo consentano soprattutto i valorosi propugnatori del tracciato *gallaratese*.

Una volta le plebi dicevano: *ah! si le Roi le savent*, se il Re sapesse le nostre miserie! Ebbene io dico: se *Milano* avesse pensato che a *Sesto Calende* non era soltanto questione di interessi strettamente locali, o di interessi pur soltanto novaresi, siccome ieri ed oggi ancora si diceva da alcuni oratori, se *Milano*, ripeto, avesse pensato che là a *Sesto Calende* è la fortuna invece e la necessità dei traffici di tutta la plaga piemontese, io sono persuaso che *Milano*, la generosa *Milano*, non ci sarebbe in cotesta quistione avversaria. (*Bene!*)

Imperocchè, siano pure preziosi interessi quelli che si difendono qui in nome di *Milano*, e siano pure irresistibili gli impulsi verso quella splendida città, una delle sedi maggiori dei traffici italiani, — quando *Milano*, di tanto più vicina allo sbocco del *Gottardo*, quanto ne è più lontana *Torino*, ottenendo il tracciato *gallaratese* non arriverà ad accorciare, come si diceva ieri, che di soli 11 chilometri (facilmente ridotti a sette, a tenere conto delle lunghezze virtuali), il suo accesso al *Gottardo*, mentre lo spostamento della linea *lacuale* da *Sesto* avrebbe effetto di allontanarne di 19 o 20 chilometri il centro delle linee piemontesi, mi pare bene che la quistione sia senza più decisa.

Dappoichè se sono degni di protezione gl'interessi commerciali e industriali del territorio lombardo che sta alla sinistra del lago Maggiore, non sono certo da guardarsi con disfavore gl'interessi del traffico del Piemonte.

Lo dissi già; non ho bisogno di ridire, come mi siano simpatici e cari gli interessi del milanese commercio: *res nostra agitur*; sono la fortuna e l'onore d'Italia; ma, o signori, non bisogna dimenticarlo, gli interessi commerciali di *Milano* in relazione al valico delle Alpi svizzere, hanno la loro naturale protezione in quella linea del monte *Ceneri*, all'eseguimento della quale *Milano* giustamente ha subordinato la condizione del suo concorso pecuniario all'attuazione dell'impresa del *Gottardo*.

Io so bene, che la convenzione ultima di *Berna* del 12 marzo 1878 ha messo in sospenso l'esecuzione di quel tratto di linea che è ancora da compiere della linea del *Ceneri*, il tratto da *Lugano a Gubiasco*.

Ed io comprendo ancora che, se le cose fossero oggi quali erano al 12 marzo 1878, alla data della convenzione nuova di *Berna*, dovremmo grandemente preoccuparci di quello che stiamo per decidere oggi intorno a questa questione.

Ma, o signori, la legge che voi avete votato, se non sbaglio, il 6 di aprile, la legge alla quale diede ieri l'altro i suoi voti l'altro ramo del Parlamento, la legge che accresce di 10 milioni il contributo italiano all'opera del *Gottardo*, questa legge ha pur destinato sussidio nuovo e speciale di 3 milioni a compiere la linea del *Ceneri*.

L'onorevole *Marcora* diceva or ora *quasi assicurato* il compimento della linea del *Ceneri*. Io vado a più risoluto convincimento che la ferrovia del *Ceneri* non tarderà ad essere una realtà; me ne dà sicurezza la considerazione innanzitutto dello interesse che vi ha vitalissimo la società del *Gottardo* e con lei la Svizzera italiana; prova il fatto, che i delegati svizzeri nella conferenza di *Berna* furono sem-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

pre alleati ai delegati nostri nel sostenere che l'esecuzione della linea del Ceneri avesse la preferenza sulle altre linee del versante nord.

Ad ogni modo l'onorevole Marcora fu più equo, che non l'oratore il quale diceva ieri che questa linea del Ceneri, era una linea *di là da venire*. Parola che mi fece sorpresa venisse pronunziata dall'oratore il quale nella seduta del 6 di aprile fu più incalzante presso l'onorevole presidente del Consiglio a domandare assicurazioni intorno al compimento della linea del Ceneri. Il che mi fa ricordare quei predicatori, i quali mentre fanno il panegirico del santo del giorno, è poco se non mandano tutti gli altri santi al limbo. No; l'onorevole oratore deponga i suoi timori e i suoi sospetti; non tema che noi, sostenitori della linea lacuale per Sesto Calende, vogliamo fare insidia agli interessi del commercio lombardo, invocando la futura linea del Ceneri, che poi resti inadempita promessa o triste fallacia. No; non paventi l'egregio collega, quello che temeva il poeta:

... ignes suppositos Cineri doloso.

(ilarità)

No: la linea del Ceneri non deve, non può tardare ad essere una realtà. L'onorevole Marselli vi diceva ieri l'altro: quando vi è un concetto grande, ne sia pur difficile l'attuazione, non si deve guardare alle difficoltà e lasciarsene sgomentare. E nella linea del Ceneri è un concetto affatto essenziale alla fortuna commerciale d'Italia.

Il Ceneri non può dunque non diventare, diventerà in breve una realtà.

L'illustre ingegnere, che sta alla direzione dell'impresa del Gottardo, valuta in quattordici milioni la spesa della linea del Ceneri. I sei milioni di sussidio votati a fondo perduto, sono pur già qualche cosa a rendere possibile l'eseguimento della strada.

Io so bene, che l'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli esteri, mi guarderebbe con occhio bieco, se oggi che pendono le negoziazioni intorno alla costituzione del consorzio del Ceneri io venissi a dire: non abbiate paura, se i tre milioni non bastassero, la finanza italiana non dovrebbe pur esitare ad incontrare il sacrificio maggiore che fosse ancora necessario.

Ma io non dubito di dirlo apertamente; non mi sia troppo severo il presidente del Consiglio. Ho vecchio amore alla linea del Ceneri; ed è amore legittimo per un incontestabile interesse della Lombardia non solo, ma di tutta l'Italia adriatica e peninsulare.

Aggiungo: non è ignoto ad alcuno che le condizioni di quella strada che si svolge nei contrafforti delle prealpi e in montane regioni, ne faranno lo esercizio difficile abbastanza: ed è per ciò che nei

patti di Berna del 1869 era stabilito in favore della Società, che essa potesse per i transiti di quella linea aumentare le tariffe del 50 per cento. E questo sarebbe grande danno. Non dubito pertanto, che il Governo del Re nel continuare le negoziazioni per la costituzione del consorzio che dovrebbe porre mano al compimento della linea del Ceneri, indrizzerà le sue cure ed i suoi sforzi, a ciò che pur sulla linea del Ceneri restino applicate le normali tariffe.

Vado più in là, o signori: io credo che il giorno, per me impossibile, in cui dovesse diventare certezza che la linea del Ceneri non abbia il suo compimento, in quel giorno Milano avrebbe diritto di domandare che la biforcazione della linea che scende da Bellinzona a Pino si faccia a Laveno, od anche a Luino; Milano avrebbe in quel giorno ragione di domandare che alla linea lacuale si aggiunga ancora la linea interna; e certo il Parlamento non potrebbe rifiutarle questa giustizia.

Ma intanto, signori, noi siamo allo scocco dell'ultima ora: fra due anni sarà compiuto il traforo del Gottardo: guai se in quel giorno non fosse pronta nè l'una, nè l'altra linea di raccordamento; sarebbe il disonore dell'ingegneria italiana, sarebbe delitto del Governo italiano!

Bisogna adunque decidersi, e per decidersi razionalmente ed equamente, bisogna oramai porre un punto fermo di più; questo punto fermo per me indispensabile, oggi è Sesto Calende. Perché? Perché avrebbe danno bensì Milano, per andare a Sesto Calende invece che a Gallarate, di pochi chilometri di maggior cammino, ma avrebbero danno, a spostare la linea da Sesto Calende, avrebbero danno immensamente maggiore tutti i traffici del Piemonte.

E ciò quando, arrendendo la speranza del Ceneri, Milano non tarderà ad ottenere la sua linea naturale! Milano avrebbe allora due strade, nessuna il Piemonte; non dico, che sarebbe troppo da una parte, mi limito a dire che sarebbe troppo poco dall'altra!

E a questo punto, dappoichè l'onorevole amico mio Mazzarella, mi richiama qui vicino a poesia di speranze, mi ricorderò di Orazio, per dire a Milano, che la proposta mia

Teque decet sororesque tuas.

E concluderò:

A deliberare il tracciato della linea lacuale di raccordamento al Gottardo per Novara-Sesto Calende, si fa grande vantaggio ad una regione italiana, nissuno od insignificante danno all'altra. La deliberazione che propongo alla Camera con l'emendamento mio, non può fare, non fa pregiudizio agli interessi delle provincie lombarde: pregiudizio

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

grandissimo invece e indicibile sarebbe a fare diversamente per gl'interessi commerciali ed industriali del Piemonte; tanto che, se ciò per avventura accadesse, io dovrei desiderare che la disposizione relativa a questa prima linea della tabella, venisse staccata dal rimanente della legge; acciocchè non toccasse alla coscienza mia di subire tortura troppo grande a dovere votare insieme ai benefizi, che questa legge deve arrecare a tante altre parti dello Stato, quella che mi parrebbe fatale iattura per i traffici di tutta la regione piemontese, che sono pure tanta parte della fortuna d'Italia! (*Vivi segni di approvazione*)

IL DEPUTATO DAMIANI PRESENTA LA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER SPESE STRAORDINARIE IN ALCUNI PORTI DEL REGNO.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Damiani a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DAMIANI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge per ispesse straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del regno.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita. (*V. Stampato, n° 143-A*)

NICOTERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICOTERA. A nome della Commissione che ha studiato il disegno di legge, di cui ha presentato in questo momento la relazione l'onorevole Damiani, io chiedo l'urgenza pel medesimo. È inutile che io dica alla Camera le ragioni di questa domanda, trattandosi di opere che, se non sono fatte presto, arrecheranno certamente un grave danno alle finanze dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera chiede che piaccia alla Camera dichiarare d'urgenza il disegno di legge del quale venne or ora presentata la relazione.

Non essendovi obiezioni, s'intenderà dichiarato d'urgenza.

(È dichiarato d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER NUOVE COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'onorevole Grimaldi ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Era mio intendimento di parlare per ciascuna categoria, quando fossero com-

pletate non meno la discussione generale su di essa, che quella speciale relativa ad ognuna delle linee comprese nella categoria stessa. L'intendimento mio poggiava sopra una duplice considerazione: intendeva in primo luogo di rendere così più breve la discussione, e di correre minore rischio di tediare la Camera; in secondo luogo, mi pareva essere opportuno ed utile che tutti gli interessi fossero qui rappresentati, che tutti gli interessi fossero qui discussi, e che in ultimo la parola calma e serena della Commissione, e per essa del suo relatore, potesse esporre alla Camera le ragioni, per le quali la Giunta aveva seguito un concetto anzichè un altro. Ma la discussione fatta sulla linea che viene la prima nella tabella A rende necessario che la Camera, prima d'inoitrarsi nel pelago della discussione di tutte le altre linee, conosca gl'intendimenti, i concetti e le ragioni; per cui la Commissione crede potersi fin d'ora decidere la questione sulla quale ieri ed oggi hanno parlato diversi ed egregi oratori.

Signori, or son pochi giorni io compiva la prima parte del mio mandato. Era quella la più ardua, poichè si trattava di giustificare i concetti generali, si trattava di dimostrare la ragionevolezza di quei criteri, che sono il fondamento su cui poggia tutto il disegno di legge. Ma allora la mia parola era libera e franca, allora fra l'intelletto ed il cuore non passava alcuna nube, allora io mi sentiva libero e sereno in tutte quelle osservazioni che parevano, a mio giudizio, dovessero affrettare la discussione generale; allora io non aveva da sostenere lotte, io non aveva dinanzi a me interessi egualmente legittimi, egualmente rispettabili, fra i quali io dovessi dare un avviso netto, reciso, tagliente, che sacrificasse gli uni a beneficio degli altri. Comincia ora la seconda parte del mio mandato, che, sebbene meno grave della prima, pure è per me dolorosa; poichè, trattandosi di mostrare come la vostra Commissione abbia applicato i criteri generali in ciascun caso; come e perchè essa abbia dovuto prendere talune determinazioni che sono state oggetto di tante censure, di tante critiche; io debbo combattere taluni interessi e farne prevalere degli altri. In questa seconda parte, io mi avvierò senz'altro ad esprimere per ciascuna linea un giudizio preciso di quanto la vostra Commissione ha creduto di proporvi.

Per la linea, che già discutiamo da due giorni, illustri e nobilissime città, importantissime regioni se ne contendono l'andamento. Da un lato il Piemonte, dall'altro la Lombardia; da un lato Novara e Torino, dall'altro Milano. Si tratta d'interessi che sotto qualunque rapporto si trasportano a considerazioni d'ordine generale, più che locale.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

CAVALLETTO. Nazionale.

GRIMALDI, *relatore*. Ordine generale, che equivale appunto ad un interesse nazionale.

La vostra Commissione si è conformata a questo unico criterio, di sottoporre tutti gli interessi, per quanto rispettabili, di città, di provincie e di regioni ad un concetto nazionale.

Dirà la Camera se essa abbia fallito nel suo intendimento. E che sia stato questo il principio che l'ha guidata nella questione che si agita, lo dimostrerò con brevi considerazioni.

La questione in esame può e deve considerarsi sotto un duplice aspetto: l'uno storico e giuridico; l'altro esclusivamente tecnico. Il lato storico e giuridico si rapporta alla convenzione del 1869, approvata nel 1871, con la quale si stabilì il consorzio internazionale per il Gottardo, col concorso a carico dell'Italia di 45 milioni.

È necessità, o signori, che io rammenti alla Camera quali furono le clausole inserite in quella convenzione; quali gli intendimenti dei suoi negozianti; e quali i concetti per cui il Parlamento impose all'Italia un onere non indifferente.

Con quella convenzione, nell'articolo 1 si stabilì, che fra le linee che dovevano comporre la rete del Gottardo, doveva esservi la linea Bellinzona-Lugano-Chiasso, che comprende il passaggio del monte Ceneri.

In quest'articolo 1 si rivela chiaro l'intendimento di coloro che concepirono e sottoscrissero la convenzione; la quale aveva lo scopo di creare a mezzogiorno un duplice sbocco, verso Genova e verso Milano, nella stessa maniera che a settentrione doveva diramarsi tanto verso Zurigo, quanto verso Lucerna. In questa convenzione sono accennati questi quattro punti: Zurigo, Lucerna, per la Svizzera; Milano, Genova, per l'Italia. Essa determinava per l'Italia l'obbligo di costruire due tronchi di raccordamento fra la rete italiana ed il Gottardo.

Il primo aveva l'obbiettivo d'agevolare le comunicazioni ed abbreviare il transito tra la Svizzera, la Germania ed il porto di Genova, e doveva svilupparsi lungo la *riva sinistra del lago Maggiore*; l'altro di giovare alla rete lombarda, alla centrale ed alla meridionale adriatica per la via del Monte Ceneri. Del primo tronco era scopo finale Genova; del secondo Milano.

In quella convenzione si stabiliva inoltre nell'articolo 3 che la durata della costruzione del *tunnel* principale era presunta di 9 anni: di 4 anni e mezzo si supposeva la durata della costruzione della linea del Monte Ceneri: infine si conchiudeva che i lavori tutti della rete dovessero essere intrapresi in tempo

necessario per poter essere compiuti e le linee simultaneamente aperte colla grande galleria.

Dunque si assicurava in questo modo non solo il traforo del Gottardo, ma anche la costruzione di tutte le linee d'accesso, sia per parte dell'Italia: Genova-Milano, sia per parte della Svizzera: Zurigo-Lucerna.

Nell'articolo 8, venendosi a maggiori particolari, si definiva la questione delle tariffe, e si stabiliva che per le parti delle linee aventi una pendenza del 15 per mille e più, l'impresa del Gottardo avrebbe potuto esigere una sopratassa del 50 per cento pei viaggiatori, e per le merci a piccola velocità una sopratassa (della quale è inutile esaminare ora l'estensione), che doveva compensare quel servizio di trazione e manutenzione maggiore che era richiesto dalle maggiori pendenze.

E questo si riferiva più che ad altro al Monte Ceneri, dove queste maggiori pendenze si sarebbero verificate, come si prevedeva dai sottoscrittori di quella convenzione.

Ma che lo scopo della convenzione, il concetto per cui la Camera l'approvò, sia quello da me esposto; risulta non solo dalla discussione che seguì la convenzione, e che si chiuse coll'approvazione di essa, ma ancora dalle deliberazioni che la città e la provincia di Milano prendevano, per determinare il concorso che dovevano dare all'opera che avrebbe congiunto Milano, per mezzo del monte Ceneri, alla Svizzera ed alla Germania. Le deliberazioni dei Consigli comunali e provinciali erano così concepite:

(Vale la pena, o signori, in una discussione di tanta importanza, dare lettura di quei documenti.)

« È accordato dalla città di Milano un sussidio di un milione e mezzo a favore di una ferrovia pel valico del San Gottardo, a condizione che gli accordi risultanti dal protocollo finale della conferenza di Berna, 13 ottobre 1869, siano resi definitivi entro il 1871.

« Tale sussidio è pure vincolato alla condizione che si costruisca il tronco Bellinzona-Lugano-Chiasso indicato nei suddetti accordi, e verrà corrisposto in proporzione della parte aliquota dei lavori eseguiti sul tronco anzidetto, ma non mai per una rata annua superiore a lire 150,000 e senza decorrenza di interessi. »

Presso a poco negli stessi termini si esprimeva il Consiglio provinciale di Milano nel 1870:

« È accordato il sussidio di un milione a favore di una ferrovia per il valico del Gottardo...

« Tale sussidio verrà corrisposto in dieci annue rate quando la linea Bellinzona-Lugano-Chiasso sia compiuta entro il 1875; nel qual caso le prime cin-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

que rate verranno soddisfatte all'epoca di quella apertura, e le altre nei cinque anni successivi. »

Dunque, o signori, la interpretazione che io stimo debba darsi alla convenzione del 1869, era la interpretazione che davano la città e provincia di Milano, quando subordinavano il loro concorso in una cifra di due milioni e mezzo alla condizione, che si costruisse la linea del Monte Ceneri, perchè essa aveva per obbiettivo Milano. In quelle deliberazioni nulla trovate che si riferisca alle altre linee di raccordo, delle quali vi parlerò in appresso. Milano non si interessava e non aveva di fatto altro interesse che quello di vedere assicurata la linea del Monte Ceneri, alla quale faceva l'olocausto di due milioni e mezzo.

Ma nella stessa convenzione, per corrispondere all'altro obbiettivo del quale ho parlato, di avvicinare al porto di Genova la Germania e la Svizzera; era stabilito, pel raccordo della linea Bellinzona-Pino colla rete italiana, doversi dall'Italia costruire una linea lungo la riva sinistra del lago Maggiore. Sicchè, per questa seconda parte del trattato di Berna, nell'interesse di Genova, e quindi d'Italia; nell'interesse di raggiungere lo scopo finale a cui era subordinata la costruzione del Gottardo, a cui erano subordinati tanti sacrifici che faceva l'Italia, e che allora non si prevedeva che dovessero essere anche maggiori, come furono; si determinò una linea di raccordo la più possibilmente diretta per Genova, la quale costeggiasse la riva sinistra del lago Maggiore.

Sono queste le precise e testuali parole consacrate nella convenzione del 1869.

« L'Italia costruirà una linea sulla riva sinistra del lago Maggiore, congiungente la rete svizzera sulla frontiera presso Pino, a uno dei punti della rete italiana situato sulla strada diretta di Genova. »

Se così dunque fossero rimaste le cose, è evidente che Milano avrebbe avuto il diritto di reclamare non altro che il monte Ceneri, e di chiedere al Governo l'esecuzione di quest'obbligo internazionale. Ed alla lor volta, Genova e le altre provincie d'Italia avrebbero avuto il diritto di reclamare che si fosse curata la esecuzione del Gottardo; che se ne fosse sollecitata la costruzione; e che si fosse insieme al gran tunnel od anche prima, aperta all'esercizio la linea della riva sinistra del lago Maggiore. Ora, o signori, che cosa s'intese allora nel 1869 per riva sinistra del lago Maggiore? Le parole, lo spirito di quella convenzione danno a credere che si fosse inteso di parlare esclusivamente di una linea lacuale. Anche Gallarate è alla riva sinistra del lago Maggiore; vi è anche Milano, come vi sono tutti i paesi che sono nell'interno da quella parte

del lago; ma quando si parlò della linea lacuale, si parlò di quella che doveva avere l'unico ed essenziale scopo (noti la Camera) di rendere più breve il transito della Germania e della Svizzera col porto di Genova, e che costeggiasse il lago Maggiore. Essendo l'obbiettivo principale, anzi l'unico Genova; colla interpretazione della riva sinistra del lago Maggiore così estesa, come vorrebbe darsi ora; esso non si sarebbe raggiunto. Certo è che una differenza esiste tra l'andamento della linea per Sesto Calende e l'andamento per Gallarate, come avete udito, onorevoli colleghi. Verremo, quando si discuterà la questione tecnica, ad esaminare qual è la vera differenza. Per ora, stando ferma la convenzione del 1869, è lecito concludere, che la linea lungo la riva sinistra del lago Maggiore era da interpretarsi nel senso di una linea puramente lacuale, colla quale si aveva l'obbiettivo di congiungere per la via più breve possibile la Germania e la Svizzera col porto di Genova.

Ma le cose non finirono quì; è noto a voi, onorevoli colleghi che discuteste una convenzione internazionale supplementare nel decorso aprile, anche sulla mia relazione; quali furono le fasi della società del Gottardo. Vi ricordo soltanto, perchè m'interessa per l'esame della questione attuale, che i tre Governi della Germania, della Svizzera e dell'Italia interessati al traforo del Gottardo ed alla costruzione di tutte le linee di accesso, s'impensierirono dello stato dei lavori; videro che alcuni non progredivano affatto, che altri non progredivano in una misura sufficiente da corrispondere all'esecuzione dei patti stabiliti; videro insomma che le condizioni della società non erano abbastanza soddisfacenti. Per cui, preoccupati di tale situazione, pensarono di rivedere la convenzione del 1869. Ebbe quindi luogo una seconda convenzione che porta la data del 12 marzo 1878, che prende il nome da Berna, dove fu stipulata, e che fu preceduta dalle conferenze di Lucerna.

Mi sia lecito di rammentare a voi, ciò che si fece in quella convenzione, che già ebbe la vostra approvazione, circa il Monte Ceneri.

Per dare alla società i mezzi per compiere più facilmente la sua opera, la quale non poteva lasciarsi a metà, si sottrassero dal carico della società taluni di quegli oneri che erano stabiliti nella convenzione del 1869. Si pensò quindi di rimandare ad altra epoca la costruzione dei tre tronchi, Zug-Arth, Immensee-Lucerna e Giubiasco-Lugano (passaggio Monte Ceneri).

Le testuali parole dell'articolo 3 sono queste:

« La costruzione delle linee, Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Lugano è rimandata fino al-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

l'epoca in cui la linea Immensee-Pino sarà aperta all'esercizio. Se nell'intervallo, la società si trovasse in posizione di costruire l'una o l'altra di queste linee, essa dovrebbe sottomettere al Consiglio federale una giustificazione finanziaria che lascia completamente intatte le risorse destinate alla linea principale Immensee-Pino. Dopo l'apertura di questa, la società dovrà metter mano alla costruzione delle tre linee prorogate, non appena la sua posizione finanziaria lo permetterà. »

Quindi, per effetto di questa seconda convenzione, la linea del Monte Ceneri che avrebbe dovuto compiersi fra quattro anni e mezzo, è stata indefinitamente prorogata.

I nostri delegati che erano stati dal Governo incaricati di trattare colla Svizzera e colla Germania per questa nuova convenzione, non potevano restare indifferenti a questa nuova posizione di cose; e si preoccuparono precisamente di quello stato di equilibrio che si intese creare colla convenzione del 1869, di quell'equilibrio cioè tra i due obiettivi che mettevano capo a Genova l'uno, a Milano l'altro.

Diffatti, nelle conferenze di Lucerna e propriamente nella 7ª del 9 giugno, dichiararono di « voler scegliere un tracciato che servisse egualmente bene gli interessi di Genova e di Milano, tracciato le cui pendenze non eccedessero il nove per mille, e che all'est non oltrepassasse Gallarate. »

Dunque, o signori, i delegati italiani videro che con questa seconda convenzione, erano compromesse le sorti del monte Ceneri e quindi di Milano. Ed a compenso non si limitarono a vane parole o ad inani dichiarazioni e proteste; ma inserirono nella convenzione un apposito articolo, così concepito:

« Art. 4. Pel raccordo della linea Bellinzona-Pino colla rete italiana, l'Italia provvederà che la linea a costruirsi, dal Gottardo al porto di Genova, sarà tracciata nel modo più conveniente, a giudizio del Governo italiano, ed in modo da dare contemporanea soddisfazione agli interessi della città di Milano, mediante una linea tanto favorevole quanto quella costeggiante il lago Maggiore. »

Basta l'aver ripetuto a voi queste parole, che ho voluto leggervi, e non limitarmi ad esprimerne il senso per paura di alterarlo; basta, dico, riflettere su di esse per concludere, che l'Italia finchè nel 1869 sperava di avere contemporaneamente all'apertura del Gottardo la linea del monte Ceneri, si preoccupò di due interessi egualmente per lei importanti, Genova e Milano; e quando poi nel 1878 vide che la linea del Ceneri, lungi dall'essere assicurata, era rimandata indefinitamente, si preoccupò degli interessi di Milano; e mutando quanto era detto nella prima convenzione, si riserbò la facoltà di scegliere un

tracciato che giovasse a quest'ultima città. Essa non volle che questi interessi fossero definitivamente pregiudicati, come lo sarebbero se la linea del monte Ceneri non si facesse.

Quanto vi ho detto in ordine alla seconda convenzione, sempre più prova l'esatta e vera interpretazione della convenzione prima, quella interpretazione appunto che ad essa diedero la città e provincia di Milano. Dunque se le cose fossero rimaste in questo stato, è evidente e naturale che oggi la questione dovrebbe trattarsi alla Camera sotto l'istesso punto di vista con cui fu trattata dai nostri delegati. Se le cose fossero rimaste così, il problema da risolvere sarebbe questo: il Ceneri non è assicurato; il Ceneri è invece ritardato indefinitamente; il ritardo proviene da un atto internazionale sancito dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Italia e dalle loro rispettive assemblee; provvediamo dunque agli interessi di Milano; e siccome questo è scritto nella convenzione, rendiamo legge ciò che convenzionalmente stabiliscono i nostri delegati; pensiamo a scegliere un tracciato che sia favorevole alla città di Milano, e che giovi a non farle amaramente scontare la mancanza assoluta della linea del monte Ceneri, o l'indefinita proroga della costruzione di essa. Signori, questo è quanto riguarda la parte storica della questione, ho voluto dirvi tutto ciò che ad essa si riferisce, perchè possa la Camera, oggi che si tratta di risolvere la questione, aver tutti gli elementi che servono a chiarirla. (*B. nissimo!*)

Però, contemporaneamente all'approvazione della convenzione suppletiva, il ministro e la Commissione vi proposero un consorzio pel monte Ceneri.

L'uno e l'altra ragionarono così: Se la linea del Ceneri fosse prorogata, se la convenzione dovesse approvarsi *sic et simpliciter*, come fu fatta, noi cureremmo di eseguirla, e non potendo raggiungere separatamente tutti e due gli obiettivi, Genova e Milano; cercheremmo di compenetrarli e soddisfarli con una linea sola. Ma vi è un'altra via aperta, quella di potere assicurare l'una cosa e l'altra; quella di potere fare ciò che i delegati italiani non fecero. Essi avevano poteri limitati; il loro mandato era ristretto a determinare i mezzi coi quali più prontamente potesse eseguirsi l'opera del Gottardo. Ma il ministro e la Commissione erano liberi di proporre alla Camera tutto quanto credevano più conducente allo scopo, e trovarono la vera formula da assicurare tanto l'uno, quanto l'altro obiettivo, riportandosi alla convenzione del 1869. Cercarono di assicurare la linea del Ceneri, perchè chiesero di autorizzarsi il Governo a prendere parte ad un consorzio internazionale con la Svizzera, per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nella convenzione suppletiva, e possibilmente pel tempo stesso in cui fosse aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino. Dall'altra parte, cercarono di assicurare l'obbiettivo di Genova col determinare la linea Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende; fissando così l'andamento della linea, che più direttamente congiunge la Svizzera e la Germania al porto di Genova.

Così, ministro e Commissione riprodussero il concetto della prima convenzione del 1869. (*Bene!*)

Se la Camera si benignerà accogliere tale proposta, saranno oggi assicurati quei due obbiettivi che il Parlamento si proponeva nel 1871, quando la prima convenzione gli fu sottoposta.

Ma, o signori, mi si obbietterà che tutto quanto ho detto, è l'esposizione vera ed esatta della cosa, ma non assicura la costruzione del monte Ceneri. E l'obbiezione sarebbe grave, perchè ritornerebbe a mettere in disputa, ciò che colla formola della Commissione sarebbe stabilito definitivamente; ciò che sarebbe esecuzione nuda e semplice della convenzione primitiva del 1869. Permetta dunque la Camera che io dica due parole su di ciò, ricordando quanto si discusse nei due rami del Parlamento, allorchè si proposero alla loro approvazione contemporaneamente la convenzione del 1878, e l'autorizzazione a prender parte al consorzio pel Ceneri. Rammento che nella Camera l'onorevole Robecchi e l'onorevole Corbetta, degni rappresentanti della regione lombarda, i quali si preoccupavano certo d'interessi non locali, ma nazionali; chiesero al Governo e alla vostra Commissione delle assicurazioni esplicite, se il concorso di 3 milioni era sufficiente, ad assicurare la costruzione della linea del monte Ceneri; perchè tanto l'uno quanto l'altro ritenevano essere inutile votare un concorso di 3 milioni, quando con esso, non si fosse sicuri di raggiungere lo scopo. Entrambi, dicevano, che troppi sacrifici aveva fatti l'Italia pel Gottardo, perchè non dovesse con un altro assicurare almeno il vantaggio, al quale colla convenzione del 1869 si era pensato. Anzi rammento che l'onorevole Corbetta chiese a me delle spiegazioni personalmente, perchè io aveva accennato ad un progetto del monte Ceneri di oltre 14 milioni, mentre il Ministero limitava il costo di quella linea a 12 milioni e 600,000 lire; ed egli che diligentemente ha seguito lo studio di questa questione domandò: ma qual è veramente il costo della linea del Ceneri, perchè tra il relatore ed il Ministero, c'è una differenza che non mi fa stare tranquillo? Ed allora io risposi, che la differenza nasceva forse da ciò, che nel mio calcolo

erano compresi gli interessi del capitale durante la costruzione, che probabilmente non si erano valutati in quello del Ministero.

In ogni modo l'ultimo progetto relativo al Monte Ceneri, limita di molto la spesa precedentemente preventivata, e la fissa nella cifra di circa lire 13 milioni.

Dissi del pari che la Svizzera ha già votati 3 milioni; che l'Italia ne voterebbe altri 3, ove il Parlamento approvasse il progetto (come l'approvò di fatto); e che la società ferroviaria del Gottardo concorreva anch'essa per 2 milioni. Quindi conchiusi, come conchiudo oggi, che già vi sono 8 milioni bell'e pronti, a fondo perduto, ed è facile intendere come in tali condizioni qualunque società possa accingersi all'esecuzione dei lavori, senza tema di trovarsi poi in istato di non poterli condurre a compimento.

Da parte sua, il Governo fece le più ampie ed esplicite assicurazioni, e disse financo intavolate le trattative colla Svizzera. Dietro queste assicurazioni, la Camera fece l'onore della sua approvazione alla proposta che le faceva la Commissione. La Commissione dunque che vi ha proposto ed assicurato la costruzione del Monte Ceneri, per quanto da una Giunta parlamentare si possa assicurare; il Governo che ha fatto eguale proposta e date più efficaci assicurazioni; la Camera infine, che dietro ciò, ha approvato il consorzio per la linea del Monte Ceneri; oggi non possono dire che la costruzione del Monte Ceneri non è assicurata. La contraddizione nol consente, o signori. (*Benissimo!*)

Ma non è finita qui la storia. Voglio dire alla Camera tutto quanto è avvenuto nella discussione fatta nell'altro ramo del Parlamento. Or son pochi giorni l'Aula del Senato risuonava degli stessi nomi Novara, Pino, Monte Ceneri. Anche il Senato si preoccupò di questa condizione di cose, e chiese al Governo la medesima assicurazione che era stata domandata dalla Camera. Anzi volle andare più in là, e sanzionò con un formale ordine del giorno l'obbligo del Governo circa il Monte Ceneri. Così si espresse:

« Il Senato invita il Ministero :

« 1° Ad aprire trattative coi Governi interessati nell'impresa del Gottardo, allo scopo che l'Italia sia più largamente rappresentata nell'amministrazione della società.

« 2° A dare opera perchè sia sollecitamente assicurata la costituzione del consorzio, di cui nell'articolo del progetto di legge, per modo che la costruzione della linea Giubiasco-Lugano sia compiuta, e la linea stessa posta in esercizio contemporaneamente alla linea Immensee-Pino;

« 3° Ad ottenere dalla società concessionaria la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

rinuncia all'eventuale diritto di una sopratassa sulle tariffe dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a piccola velocità stabilito nella convenzione di Berna 15 ottobre 1869, per quelle parti della linea Giubiasco-Lugano, per le quali la pendenza raggiunga od oltrepassi il 15 per mille.

« Lasciando al Ministero il giudicare di quali fra i mezzi di cui dispone il potere esecutivo, esso debba valersi per raggiungere i sopra indicati intenti. »

Il Governo, rappresentato dall'onorevole Depretis, accettò quest'ordine del giorno, assicurò il Senato, e disse che avrebbe fatto ogni opera perchè il consorzio, il quale era stato autorizzato, divenisse un fatto compiuto; e che già erano inoltrate le trattative colla Confederazione svizzera, la quale confermava il concorso già votato di tre milioni. Aggiunse che il Governo, per quanto era in lui e con tutti i mezzi dei quali poteva disporre, avrebbe raggiunto lo scopo desiderato dalla Camera e dal Senato, che era quello di assicurare la costruzione della linea del Monte Ceneri.

Mi si permetta qui una digressione. La questione del Monte Ceneri si rannoda a quella questione di tariffe di cui vi ho parlato poc' anzi; si rannoda all'articolo 8 della convenzione del 1869, col quale si autorizzava la società concessionaria ad accrescere del 50 per cento la tariffa dei viaggiatori e dei trasporti a piccola velocità, sui tratti con pendenze del 15 per mille o più. E poichè nel progetto del Monte Ceneri vi sono parecchi chilometri che hanno una pendenza superiore al 15 per mille, il Senato e la Camera si preoccuparono di questa condizione di cose, e dissero al Governo; che aveva l'obbligo di trattare cogli altri Governi interessati per ottenere condizioni migliori, per ottenere anzi la cancellazione di quella clausola, che si riferiva precisamente al monte Ceneri. E questa idea fu espressa e concretata nell'ordine del giorno accennato. Mi sia concesso esprimere un sentimento di vanità, che non è relativo alla mia povera persona, perchè allora lo tacerei; ma che si riferisce alla Camera intiera.

Parrebbe quasi che coll'accettazione fatta dal Governo dell'ordine del giorno del Senato, la Camera avesse trascurato questo punto che pur doveva essere essenziale, sia per la Commissione che proponeva, sia per la Camera che accettava. Ma io non ho bisogno di ricordarvi, che precisamente l'onorevole Robecchi colla sua parola efficace tanto, per quanto modesta, ha pregato e la Commissione ed il Governo, a considerare la questione delle tariffe; ed io ebbi l'onore di esporre in nome della medesima quanto appresso:

« Vi è ancora un'altra questione, alla quale accen-

nava l'onorevole Robecchi, e che è gravissima, quella delle tariffe. Io mi permetto di osservare che questa convenzione del 1878 ha uno scopo ben differente da quella del 1869. Quella del 1869 si occupava di tutto il problema, e dal lato delle costruzioni e dal lato dello esercizio; e le tariffe sono precisamente uno dei lati del problema che si riferisce all'esercizio ferroviario. Questa seconda convenzione supplementare del 12 marzo 1878, non si occupa che di dare alla società i mezzi più facili per la costruzione; tace sulla questione dell'esercizio, tace sulla questione delle tariffe. Finchè si tratta di avanzare dei voti al Governo nel senso dell'onorevole Robecchi, io mi unisco a lui ben volentieri, perchè si possano, d'accordo colla Germania e colla Svizzera, ottenere delle condizioni migliori di quelle che si sono fatte; ma, ripeto, con questa convenzione non resta pregiudicato quanto si è fatto con quella, e che unicamente si poteva fare nel 1869. »

Dunque, signori, gli stessi argomenti che formano oggetto di discussione nell'altro ramo del Parlamento, vennero trattati anche qui dinanzi a voi. L'una e l'altra Assemblea vollero eguali ed identiche assicurazioni da parte del Governo, il quale nell'una e nell'altra si è espresso nei medesimi termini; anzi dinanzi al Senato si espresse in una forma più efficace e più precisa, perchè le negoziazioni diplomatiche si erano inoltrate, dopo la discussione ed il voto di questa Camera.

Dunque, o signori, la costruzione della linea del Monte Ceneri si può dire assicurata, per la Commissione che propose il consorzio; per la Camera e pel Senato che approvarono, tanto che la proposta è divenuta legge; e pel Governo, il quale dovrà aver cura, come ha cominciato a praticare, di concretare le trattative, sollecitare la costruzione, e cancellare quella parte della convenzione del 1878, che la rimandava ad epoca indeterminata. Sicchè la vostra Commissione, è stata logica quando ha conchiuso che l'obbiettivo della convenzione del 1869 era duplice, Genova e Milano; Genova *riva sinistra del lago Maggiore*; Milano, linea *Giubiasco-Lugano*; che il primo scopo lo si raggiunge colla linea per Sesto Calende, il secondo colla linea del Monte Ceneri. E provvedendo così contemporaneamente agli interessi di queste nobilissime città ed ai commerci delle rispettive regioni, da una parte invita il Governo a sollecitare la costruzione del Ceneri; e dall'altra propone a voi la linea di accesso che congiunge più direttamente il Gottardo al porto di Genova, per Sesto Calende.

Mi pare dunque che, prima di scendere ad argomenti tecnici, a questioni già discusse innanzi alla

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

Camera da due giorni da persone competentissime; colla nuda e semplice esposizione della storia, possa la Camera aver tanto da risolvere con tutta coscienza la questione che è sottoposta alla sua decisione. (*Benissimo! Bravo!*)

Voci. Si riposi!

GRIMALDI, relatore. Onorevole presidente, chiedo il permesso di riposare per cinque minuti.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

Si riprende la seduta.

Prego gli onorevoli deputati di tornare ai loro posti.

L'onorevole relatore ha facoltà di proseguire il suo discorso.

GRIMALDI, relatore. Onorevoli colleghi! Esaurita la parte storica, comincia la seconda parte che è puramente tecnica. Sarà arida, aridissima, come naturalmente tutto ciò che è tecnico; ma pure essendosi trattata la questione anche sotto questo rapporto, alla vostra Commissione ed a me corre il debito di rispondere. Ed io compio questo debito, anche a rischio di sentirmi chiamare incompetente. Da tanto tempo dura la discussione di questo disegno di legge, che mi sono abituato e continuerò ad abituarmi ad accuse di questo genere; ma qualunque sia la mia incompetenza, debbo dar ragione alla Camera anche di ciò che riguarda la parte tecnica, che mi pare abbastanza chiarita. Quali e quanti sono i progetti che si riferiscono alla linea d'accesso al Gottardo? È certo che ve ne sono parecchi, ma si possono classificare in due gruppi: l'uno per Gallarate, l'altro per Sesto Calende. Prego la Camera di tener presente che tutta la disputa sta in queste due parole: *Sesto Calende e Gallarate*. È questione d'andamento di linee, e non già di tracciato.

La Giunta esaminò dapprima un parere del 1873, dato da una Commissione composta di tre ispettori del Genio civile, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'egregio deputato Cavalletto...

CAVALLETTO. Chiedo di parlare.

GRIMALDI, relatore... che fra le accuse rivolte alla vostra Commissione, aggiunse quella che essa si era fondata pel suo giudizio, su progetti d'ingegneri privati.

Invece la Giunta ha tenuto conto del parere di una Commissione composta di tre egregi ispettori del Genio civile, e ne dico i nomi: Cappa, Mella e Ferrucci.

Ma guardate, onorevoli colleghi, in che posizione si trova la vostra Commissione! Quando esamina progetti d'ingegneri privati, si dice che essa tiene conto dei giudizi di persone che sono incompetenti

o interessate: quando si appoggia al giudizio di persone che hanno una missione governativa, come ingegneri o ispettori del Genio civile, allora si confondono questi cogli ingegneri privati, o si dice che sono insufficienti; quando finalmente poggia le sue deliberazioni su voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che comprende quanto v'è di meglio, (almeno così si presume) nel Genio civile, allora si dice che questi pareri lasciano molto a desiderare. Sicchè non sappiamo a chi rivolgerci. Noi i nostri voti, le nostre decisioni l'abbiamo sempre poggiati sui voti dei corpi competenti; ed io sfido a ricorrere ad altro. Abbiamo ricorso sempre al Consiglio superiore dei lavori pubblici per la parte tecnica; esso era in ciò la nostra guida.

Oltre a ciò ci siamo rivolti agli studi fatti da Commissioni che, sia dal lato economico e tecnico, sia dal lato militare, avessero esaminate le questioni. Io posso dunque giustificare pienamente l'operato della Commissione. E notate che non mi fa velo lo spirito di paternità, perchè io sono stato chiamato a farne parte quando essa aveva quasi esaurito il suo lavoro.

Io dimostrerò alla Camera che, in questa questione, come in tutte le altre, tutto fu discusso coi criteri i più giusti, i più esatti che vi potevano essere, tenendo conto di tutti gli elementi riferibili a ciascuna linea.

E venendo alla questione che si discute, ecco come si esprime la Commissione del 1873: « I sottoscritti perciò non esitano punto a proporre alla Eccellenza Vostra (era un rapporto che facevano al ministro)

1° « che le piaccia determinare che la linea di congiunzione fra il San Gottardo e Genova sia quella che dal confine svizzero presso Pino per Luino e Sesto Calende viene a raggiungere presso Oleggio la via diretta per Genova.

2° « che si proceda allo studio di massima di questa linea, innanzi tutto per il tratto Luino-Porto di Val Travaglia-Laveno-Sesto Calende, ponendo a confronto questo tracciato coll'altro per la Val Cuvia; per poter decidere, se, come sembra alla Commissione, sia veramente preferibile il primo per le sue migliori condizioni tecniche, anche a costo di una qualche maggiore spesa di costruzione.

3° « e che come linea sussidiaria o di diramazione possa ammettersi anche un tronco ferroviario da Laveno o da Gemonio a Varese, quando se ne possa conseguire la costruzione senza un onere sensibile per la pubblica finanza. »

Notate, o signori, che come poc'anzi vi ho esposto, la questione dell'andamento della linea (da non confondersi con quella del tracciato) è in questi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

termini: bisogna scegliere Sesto Calende o Gallarate? La questione che è esaminata nel secondo articolo del parere della Commissione che vi ho letto, riguarda appunto il tracciato: se, cioè, dato per punto certo Sesto Calende, come propone la vostra Commissione, debba poi la linea essere tracciata per Val Cuvia; oppure costeggiare perfettamente il lago.

Questa è una questione di tracciato, e, come tutte le altre, va rimessa al potere esecutivo. Perchè ricordo che nell'articolo 21 la Commissione propone e il Ministero accetta, che tutte le questioni di tracciato vadano risolte (e non potrebbe essere diversamente) dal potere competente, previo l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Adunque qui non si fa questione di tracciato; qui si fa questione di andamento di linee; e questo è perfettamente determinato, tenendo presente il parere della Commissione del 1873.

Ma non basta questo. Un ispettore del Genio civile, il signor Rappaccioli (che non è un ingegnere privato, nè agì per privato incarico), andò a fare una ispezione, come si dice in termine tecnico; della quale fu incaricato dal Governo per risolvere la questione. Furono dati a lui gli studi che esistevano al Ministero. Il Rappaccioli eseguì il suo compito; ma sento già dire: « Lo eseguì male. » È un egregio ispettore del Genio civile, e si dica pure che lo eseguì male; ma il suo parere è confortato da quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dunque la Commissione a quali altri elementi doveva ricorrere per dare il suo giudizio? Il Rappaccioli fece la sua ispezione, e redasse una dettagliata relazione che venne approvata dal competente corpo tecnico. Che cosa disse il Consiglio superiore dei lavori pubblici? Mi permetterete, o signori, che io legga il suo voto, perchè possiate formarvi una chiara idea di questa questione.

« Considerando che l'ispettore signor commendatore Rappaccioli si è recato sui luoghi attraversati dalle varie linee proposte per tale ferrovia, e ne ha confrontate le rappresentazioni grafiche colla realtà del suolo, esaminandone le condizioni tanto sotto i rispetti tecnici, che sotto gli economici;

« Considerando che l'ispettore signor commendatore Rappaccioli giustamente giudicò dover egli rivolgere i suoi studi sulle seguenti linee:

« 1° Quella del progetto Tatti, che da Luino s'innalza per Val Cuvia, si dirige poscia a Gallarate, e di là va a Novara;

« 2° Due linee studiate dalla Banca di costruzioni di Milano, che entrambe vanno da Luino a Sesto Calende, risalendo peraltro sull'altopiano,

obbligando a sinistra, l'una a partire da Luino, l'altra da Laveno;

« 3° La linea lacuale, suggerita dalla Commissione del 1872, e che in parte trovasi studiata dalla sopraddetta Banca di costruzioni, da Luino cioè a Laveno, e da Sesto Calende ad Ispra; rimanendo una lacuna da studiarsi di circa 12 chilometri fra Ispra e Laveno;

« 4° Finalmente i raccordi delle varie linee con Novara;

« Considerando, che dopo avere studiato tanto tecnicamente, quanto economicamente tali linee, il relatore riduce in numeri tutti i dati che le concernono, e li consegna in uno specchio ben particolareggiato; avvertendo che per calcolare la spesa richiesta dalle diverse linee, adoperò gli elementi adottati dall'ingegnere signor commendatore Luigi Tatti, che stima convenienti; ma che in ogni caso se vi si trovasse un qualche errore, questo non altererebbe i confronti, poichè dovrebbe influire su tutti i progetti ai quali si applica;

« Considerando, che lodevoli sono le varianti proposte dall'ispettore signor commendatore Rappaccioli nella linea che deve congiungere Oleggio con Sesto Calende, e ciò che indica per la parte da studiarsi da Ispra a Laveno, nonchè altre minori varianti, come ad esempio, quella di Rassore in galleria dietro Luino, assecondando con vantaggio i desideri di tale comune;

« Considerando, che dallo studio tecnico fatto sul luogo e dai numeri consegnati nel sopra ricordato specchio risulta, che la linea lacuale modificata nel senso delle proposte del relatore risulta la più breve di tutte, mentre si presume costare 3 milioni e mezzo meno di quella che passa per Gallarate e soltanto 1 milione e un terzo più di quella che da Sesto Calende sale a Cuvia, per discendere poscia a Luino;

« Che risulta altresì la linea lacuale non presentare maggiori difficoltà di costruzione delle altre due, apparendo anzi queste alquanto minori; e che favorisce il commercio della sponda destra del lago Maggiore, e specialmente di Pallanza, città molto industriale, procurando una stazione a Laveno che le sta dirimpetto sulla sponda sinistra del lago;

« Considerando che la relazione dell'ispettore commendatore Rappaccioli è un lavoro completo e coscienzioso, nel quale si prendono ad esame tutte le circostanze delle diverse linee studiate, e si dimostra all'evidenza la ragione che diresse la scelta nei partiti adottati, onde il Consiglio può fare sue le conclusioni che ne sono la conseguenza.

« È di voto:

« Che debba darsi la preferenza alla linea lacuale

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

nelle condizioni indicate nella sua relazione dallo ispettore signor commendatore Rappaccioli ;

« Che debbansi fare ultimare gli studi per tale linea, secondo le indicazioni date dallo stesso signor ispettore. »

Dunque, signori, quando la Commissione vi dava il suo giudizio che la linea dovesse passare per Sesto Calende, ebbe non solo presenti gli antecedenti storici ; ma anche il parere della Commissione tecnica del 1873, il parere di un ispettore rinomato nel corpo del Genio civile quale è l'ingegnere Rappaccioli, ed in ultimo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma, o signori, la Giunta fece anche di più ; ricorse pure ai progetti degli ingegneri privati, per non trascurare alcun elemento utile alla risoluzione della questione ; e trovò che il loro avviso si avvicina a quello degli ingegneri governativi.

Ho qui un prospetto che comprende tutti i progetti che si sono fatti per questa linea di accesso ; e vi è indicata non solo la distanza reale, ma anche la così detta distanza virtuale. E qui chiedo permesso all'onorevole Gabelli ed a quanti altri sono competenti in questa materia, se invado per un momento le loro attribuzioni. Ieri l'onorevole Baccharini, con quella competenza che lo distingue, diceva che la distanza virtuale, data da una formola del compianto ingegnere Ruva, si riferisce non a tutta la spesa di esercizio, ma a quella sola parte di detta spesa che è *proporzionale al lavoro dinamico*. Il coefficiente d'aumento per avere la distanza virtuale riguarda soltanto quel maggior costo di trazione e quella quota maggiore di spesa di

manutenzione, a cui si va incontro facendo il servizio su linee aventi pendenze superiori al 6 per mille.

Ma vi è anche un'altra formola, ed è la formola del *Rombaux*, $0.059 H$, stabilita in base al confronto tra le spese d'esercizio sulla *Paris-Lyon-Méditerranée* e quelle sulla linea del *Semmering* ; in base al confronto, cioè fra una ferrovia piana ed una ferrovia di montagna. $L'H$ è la somma di tutti i dislivelli superati con livellette aventi pendenze superiori al 10 per mille.

Allorchè dunque sorge la questione di sapere quale è la differenza tra la distanza reale e la distanza virtuale, *Rombaux* non fa che moltiplicare il coefficiente 0.059 per H ; questo prodotto aggiunto ai chilometri *reali* dà la distanza *virtuale*. Sicchè per una ferrovia avente dei tratti con pendenze del 15 per mille (supponiamo) e pei quali le altezze superate in ascesa o in discesa sieno di 80 metri, per esempio, la lunghezza virtuale di quella ferrovia supererebbe la reale di $0.059 \times 80 =$ chil. 4.720.

Ma tanto la formola del *Rombaux*, quanto quella del *Ruva* sono formole di mera approssimazione e quella del *Rombaux* non dà le distanze virtuali che per le linee aventi pendenze superiori al 10 per mille, e non sarebbe quindi applicabile al caso che stiamo discutendo ; perchè nessuno dei progetti in questione ha pendenze superiori a quel limite.

Ad ogni modo qui siamo in una questione tecnica, e bisogna esaminare pure quali risultati ci danno i progetti relativi a Sesto Calende e a Gallarate, sia sotto il rapporto della distanza reale, sia sotto il rapporto della distanza virtuale. Io non fo che citarvi i numeri senza commenti.

Linee di accesso al Gottardo.

| N° d'ordine | Indicazione delle linee | LUNGHEZZA da costruirsi | COSTO delle linee | DISTANZA DA NOVARA A LUINO | | OSSERVAZIONI |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | reale | virtuale | |
| 1 | Novara - Sesto Calende - Gemonio-Cuvio-Luino . . . | Metri 59,970 | 13,916,880 | Metri 73,064 | Metri 75,677 | Le tre prime linee controindicate si staccano dalla stazione di Bellinzago ; la quarta invece dalla stazione di Novara. Le distanze virtuali vennero calcolate secondo i precetti dell'ingegnere Ruva contenuti nella relazione sulle ferrovie delle Alpi Elvetiche. Da Luino a Pinosi calcolano in cifra tonda chilometri 15 ; costo lire 6,621,000. (È un tratto comune a tutte). |
| 2 | Novara - Sesto Calende - Gemonio-Laveno-Luino . . . | 62,020 | 16,984,140 | 2,613 75,114 | 78,277 | |
| 3 | Novara - Sesto Calende - Ispra-Laveno-Luino (tracciato dell'ingegnere Soldati). . . | 58,790 | 13,495,425 | 3,163 71,884 | 71,884 | |
| 4 | Novara - Gallarate - Sant' Andrea-Cuvio-Luino (progetto dell'ingegnere Tatti). . . . | 72,760 | 17,109,824 | > 72,760 | 79,545 | |
| | | | | 6,785 | | |

Dall'ispezione del premesso quadro emerge, che la linea meno favorevole tanto dal lato della lunghezza delle pendenze che del costo è la Novara-Gallarate-S. Andrea-Cuvio-Luino; e che le altre tre sono tutte migliori di questa sotto ogni rapporto.

Fra le tre è preferibile la terza come la più breve, la quale confrontata colla quarta, oltre al vantaggio sul percorso e sul costo, offre anche un vantaggio sulla durata di costruzione, avendo soli metri lineari di galleria 1725, mentre la quarta ne ha 2349.

Il progetto Soldati è quello che concorda anche col parere della Commissione governativa, e che si accosta al costo preventivato dall'ispettore Rappaccioli.

Il costo di lire 20 milioni assegnato dal Ministero e dalla Commissione alla linea in esame è sufficiente. Infatti:

| | |
|--------------------------------------|---------------|
| Costo del progetto n° 3. | L. 13,495,425 |
| Tratto Luino-Pino (comune) | » 6,621,000 |
| Totale. | L. 20,116,425 |

ossia in cifra tonda 20 milioni.

I vantaggi della linea di Sesto Calende sulla Gallarate sono:

- 1° Minor lunghezza a costruirsi e quindi minor costo a carico dello Stato di oltre lire 3,000,000;
- 2° Minor durata della costruzione;
- 3° Serve anche per la popolosa riva destra del lago;
- 4° Minori pendenze, le quali stanno nel limite del 6 per mille;
- 5° Minor distanza da Novara di circa un chilometro reale e di circa chilometri 7 (formola Ruva).

Nè vale il dire che per la lacuale possa aversi a concorrenza della navigazione, imperocchè il servizio di trasbordo delle merci assorbirebbe tutta la economia sperabile da una concorrenza.

E perchè la Camera possa avere tutto sott'occhio, le presento il dettaglio del progetto dell'ingegnere Soldati, messo in confronto con quello dell'ingegnere Tatti per la linea di Gallarate; donde sorge una differenza in più di circa 5 milioni a danno di quest'ultima.

Linea Novara-Sesto Calende e Sesto Calende-Luino.

Per la linea di Sesto Calende il progetto di massima dell'ingegn. SOLDATI è diviso in due tronchi:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------|
| Da Novara | Chilom. 33 + 184 |
| 1° Tronco. — Da Bellinzago a Sesto Calende (14 giugno 1876) | » 19 + 965 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Differenza pari alla lunghezza del tratto di linea già costruita da Novara a Bellinzago | Chilom. 13 + 219 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|

Costo totale lire 5,325,425 (escluso il materiale mobile).

Costo medio chilometrico, lire 267,000.

Pendenza massima, 6 per mille.

Raggio minimo delle curve, 400^m.

2° Tronco. — Da Sesto-Calende a Luino (26 gennaio 1877).

Lunghezza, chilometri 38 + 045.

Costo totale, lire 8,170,000 (escluso il materiale mobile).

Costo medio chilometrico, lire 214,000.

Pendenza massima, 6 per mille.

Raggio minimo delle curve, 400^m.

Riepilogo.

| | Lunghezza | Costo |
|---------------------------------------|-----------|------------|
| 1° Novara-Bellinzago (costruita) | 13.219 | » |
| 2° Bellinzago-Sesto Calende | 19.965 | 5,325,425 |
| 3° Sesto Calende-Luino | 38 045 | 8,170,000 |
| Totale | 71,229 | 13,495,425 |

| | |
|--------------------------------------------------------------|------------|
| Costo del tronco Luino-Pino di circa 15 chilometri | 6,621,000 |
| Totale | 20,116,425 |

Progetto TATTI (24 dicembre 1875):

| | Lunghezza | Costo |
|------------------------------------|-----------|------------|
| 1° Novara-Gallarate | 29.210 | 6,207,900 |
| 2° Gallarate-Sant'Andrea | 23.590 | 4,975,544 |
| 3° Sant'Andrea-Luino | 19.956 | 7,294,400 |
| Sommano | 72.756 | 18,477,844 |
| 4° Luino-Pino | 14.124 | 6,621,000 |
| Totale | 86 880 | 25,098,844 |

Sento qui il bisogno di ricordare alla Camera che ieri l'onorevole Baccarini portava a 18 milioni e mezzo il costo del progetto Tatti; ma occorre che io faccia osservare che tale costo non comprende il tratto comune a tutte le linee da Luino a Pino. E comprendendolo si ha il costo della linea gallaratese come vi ho detto, in lire 25,098,844.

Ecco, o signori, come anche dal lato tecnico la Camera ha tali e tanti elementi, da potere definitivamente risolvere la questione, che ora si discute; tenendo sempre presente che la linea da costruirsi debba avere l'obbiettivo di congiungere più direttamente la Germania e la Svizzera al porto di Genova.

Nè vale, infine, contro le conclusioni della Giunta, citare il parere della Commissione del 1877; poichè questa pose a base del suo giudizio unicamente l'abbandono del Ceneri, che derivava dalla convenzione del 1878.

Dunque, la Giunta vi propone di determinare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

l'andamento della linea Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende; lasciando indeterminata, impregiudicata, integra, salva ogni questione che si riferisce al tracciato. Ed è questo il senso vero e preciso dell'articolo 21, di quell'articolo che io vi difesi nella sua formula astratta, quando ebbi l'onore di parlare nella discussione generale, e che oggi vi comincio a difendere nell'applicazione.

In quell'articolo la Commissione espresse precisamente questo concetto, che cioè l'andamento di linea, che determina la classificazione di essa in una categoria piuttosto che in un'altra, e quindi con maggiore o minor onere a riguardo dello Stato; è da stabilirsi tenendo presenti le ragioni politiche, economiche, finanziarie; per cui non può essere risoluto che dalla Camera, ovvero dal Governo per delegazione della Camera stessa.

La questione dei tracciati è una questione che non influisce sull'obbiettivo, sul carattere impresso a ciascuna linea; e perciò può essere lasciata al potere esecutivo, ai corpi tecnici, al Genio civile, al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ecco perchè la Commissione nell'articolo 21 disse: « Resta inalterato l'andamento delle linee fissate col presente progetto. » Se così non fosse, un ministro col mutare quell'andamento, muterebbe quel criterio, per il quale la Commissione ha iscritto una linea in una categoria piuttosto che in un'altra. Prendete una data linea, voi la iscrivete, immaginiamo, in seconda categoria, perchè serve allo scopo della difesa militare, e le date quell'andamento che corrisponde a questo vostro obbiettivo. Se potesse essere libero il ministro di mutare tale andamento di linea, lo scopo della difesa militare potrebbe non più raggiungersi e quindi l'obbiettivo, che la Camera ebbe nel fissare un maggior onere alla finanza per la costruzione di quella linea, non verrebbe soddisfatto.

Dunque perchè l'articolo 21 verrà più volte in discussione, è lecito anche a me tornarci sopra e dire una volta per tutte; che per noi l'andamento di linea deve essere determinato nella legge, e non deve essere lasciato in facoltà del Ministero, se non in taluni casi; cioè quando è inutile di determinarlo, perchè, qualunque esso sia, raggiunge sempre l'obbiettivo, a cui serve la linea, o quando mancano gli studi per determinarlo. Ed anche in questi casi, non è che si lasci al Governo, senza alcun limite, la facoltà di determinare l'andamento; poichè, ricorderete sempre, che vi è il controllo permanente della Camera che si esercita ogni anno in occasione del bilancio e della presentazione del prospetto annuale per l'esecuzione di questo progetto.

Ecco, o signori, spiegato quale fu l'intendimento della Commissione, la quale ha coordinato tutte le sue disposizioni all'unico concetto di proporvi una legge, che classifichi le ferrovie secondo i criteri assegnati a ciascuna categoria; che faccia un piano regolatore, un piano organico; che determini le diverse linee, e l'onere della costruzione per lo Stato, le provincie, i comuni. Ogni altra questione di dettaglio, ogni questione di priorità, ogni questione di tracciato, si può fare annualmente in occasione del bilancio.

La Commissione si augura, che le sue idee vengano adottate e vi prega di considerare che questo progetto può contenere degli errori; ma, o signori, lungi dal dover voi scagliare ulteriormente delle pietre su di essa, dovrete porre mente ad una cosa sola. Ciascuno di voi ha ragionato sulle linee che meglio conosce; ciascuno di voi ha ragionato sul comune, sulla provincia, sulla regione che lo riguarda; e ciò non negli interessi particolari (Dio tolga la supposizione), ma nell'interesse puramente nazionale, poichè qui è il solo interesse nazionale che si ha di mira. Ognuno di voi sa benissimo tutti i dettagli più minuti di ciò che si riferisce agli interessi locali; ma pensate che la vostra Commissione ha dovuto esaminare tante e tante linee, ciascuna delle quali ha un ricco corredo di studi, di proposte, di progetti.

Prego dunque la Camera che ab'bia un'attenuante almeno per la sua Commissione, e dica una cosa sola: *ha studiato. (Bravo! Benissimo!)*

PRESIDENTE. Un altro emendamento...

CAVALLETTO. Ho domandato di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Aspetti, abbia pazienza.

Un altro emendamento è del tenore seguente:

« Il Governo del Re colla prima domanda di assegnazione di fondi, a termini dell'articolo 31, presenterà alla Camera la proposta del tracciato della linea Novara-Pino in base agli studi che reputerà necessari. »

Restelli, Marcora e Fano.

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Restelli ha facoltà di svolgerlo.

RESTELLI. Dirò brevissime parole. Io ho nel mio collegio elettorale tanto Gallarate quanto Sesto Calende; quindi credo di trovarmi su di un terreno neutrale; e così, indipendentemente da considerazioni di località, aprire libero l'animo mio intorno allo stato attuale della questione, affinché la linea

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

da scegliersi raggiunga il grande scopo, per il quale viene proposta.

Abbiamo udito ieri dall'onorevole Baccarini, altrettanto autorevole quanto franco nelle sue dichiarazioni, che nonostante gli studi che furono fatti e prima e dopo che esso assumesse il portafoglio dei lavori pubblici, e nonostante l'esame da lui accuratamente fatto intorno ai criteri tecnici per determinare la percorrenza virtuale delle due linee, non è riuscito a formare un giudizio sicuro sulla prevalenza dell'una all'altra linea; per cui concludeva alla necessità di nuovi studi.

Noi abbiamo sentito oggi l'onorevole relatore dichiarare colla solita sua eloquenza, che si sono fatti studi sufficienti per poter essere rassicurati intorno al miglior andamento di questa linea. Ma con tutta la deferenza che merita l'esimio relatore, credo che la Camera più facilmente si acqueterà alle dichiarazioni di quell'autorevolissimo ministro, il quale fu il proponente dell'attuale disegno di legge, e che più di tutti ha studiato le linee da lui proposte, fra le quali vi è quella, sulla quale si discute. Dopo che l'onorevole Baccarini ha abbandonato il seggio ministeriale, sono stati fatti, per avventura, domando io, nuovi studi, che possano avere offerto criteri sicuri per risolvere l'arduo quesito? Questo non disse l'onorevole relatore, che non si riferì che a studi più o meno remoti, questo non disse lo stesso ministro, che, mal sicuro nel suo giudizio, ripetutamente dichiarò di riferirsene alla Camera!

L'onorevole Baccarini, che pur ha seguito tutte le fasi, per cui sono passati tutti gli studi fatti, ebbe a dichiarare nella sua sapiente prudenza ed imparzialità, che ancora la sua coscienza non era tranquilla intorno ai criteri, che dovevano dare la prevalenza all'una, piuttosto che all'altra delle linee che si discutono. Ora, se l'onorevole Baccarini così competente, dopo di aver tanto studiato, e dopo di avere esaminati gli studi fatti da altri, si è dichiarato non sufficientemente illuminato per dare un giudizio, ditemi, onorevoli colleghi, credete voi di essere abbastanza illuminati per dare un coscienzioso voto sulla prevalenza tecnica dell'una o dell'altra linea? Lasciamo adunque che si compiano gli occorrenti studi per opera del Governo; fatti codesti studi che, quando lo si voglia, potranno essere condotti a termine in breve tempo, venga il Ministero, come io propongo nel mio emendamento in aggiunta al n° 1 della tabella A, a presentare alla Camera il progetto, in occasione del bilancio preventivo del 1880...

DEPRETIS, *presidente del Consiglio*. Staremmo freschi!

RESTELLI... in cui assegnerà i mezzi per eseguire

la linea. Nè dubiti l'onorevole presidente del Consiglio che l'approvazione giunga troppo tardi, peccchè ad ogni modo gli studi dovranno essere fatti prima di dare mano alla costruzione, che di certo non potrà intraprendersi prima dell'incominciamento del nuovo anno.

Non aggiungo altre parole essendomi proposto di non entrare nel merito comparativo delle due linee stato già ampiamente svolto dagli oratori di molta autorità che mi hanno preceduto. Io voglio solo che ampia luce sia fatta prima che la Camera possa con cognizione di causa dare il suo voto in questa importantissima questione, a cui sono legati tanti vitali interessi e il cui scioglimento non può essere scompagnato dalle considerazioni dei gravi sacrifici a cui si è sobbarcata l'Italia per quel valico alpino, che vogliamo sia razionalmente congiunto alle ferrovie che già possediamo.

PRESIDENTE. Alcuni onorevoli colleghi hanno chiesto di parlare; ma io debbo prima interrogare la Camera per sapere se intenda che si continui la discussione sopra questi emendamenti.

Coloro i quali intendono che la discussione continui sopra questi emendamenti, sono pregati d'alzarsi.

(*Segni di dissenso.*)

Onorevoli colleghi, il regolamento all'articolo 64 prescrive che il presidente debba fare questa domanda.

Pongo quindi a partito se debba continuare la discussione.

(La Camera delibera affermativamente.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Non ho che un fatto personale.

PRESIDENTE. Badi che per un fatto personale non le darei la facoltà di parlare; parli sull'argomento.

CAVALLETTO. Parlerò sull'argomento.

Non ho menomamente obliato che la linea ligure-piemontese deve passare per Sesto Calende. Quando parlai di progetti tecnici recentemente presentati al Ministero dei lavori pubblici, indicai e precisai Sesto Calende come il punto per cui deve passare la linea ligure-piemontese che serve a Genova ed a Torino. Questa linea sarebbe opportunissima quando fosse decisa la questione della linea del Ceneri; ma chi ci assicura che la linea del Ceneri sarà eseguita? Chi ci assicura che, anche eseguita, corrisponderà commercialmente e tecnicamente a quelle migliori condizioni che la Lombardia, che le provincie dell'Italia orientale e centrale debbono desiderare? Si potrà con facilità e con economia andare pel Monte Ceneri al Gottardo? Questo è ancora ignoto. Ha un bel dire l'onorevole re-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

latore che cotesta è una questione decisa, io dico invece che è un'ipotesi tuttora.

I lavori del Monte Ceneri dovevano essere bene avviati fino dal 1865, ed oggidì non abbiamo ancora nè un progetto concreto, nè la sicurezza che quei lavori saranno eseguiti. In pendenza di questi fatti noi dobbiamo provvedere al caso in cui sia necessario il raccordamento della linea milanese colla ligure-piemontese per portarsi sulla linea internazionale del Gottardo.

Io fui accusato d'aver ingiustamente censurato l'amministrazione dei lavori pubblici e i funzionari del genio civile. Quest'accusa è immeritata e insussistente. Io parlai con rispetto dei funzionari del genio civile e lamentai anzi che a loro non fosse stato dato l'incarico di studiare ed eseguire i progetti per queste linee. E sono certo che se ai funzionari del genio civile fosse stato dato tale incarico, a quest'ora la questione sarebbe risolta.

Faccio una grande distinzione tra i progetti eseguiti direttamente dal Ministero dei lavori pubblici per mezzo dei suoi funzionari e quelli eseguiti da ingegneri privati o da società di speculazione, che presentano i loro progetti al Ministero e che il Consiglio superiore dei lavori pubblici esamina. In questo caso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, esamina le carte relative a questo o a quel progetto, ma il suo esame e il suo parere hanno un valore piuttosto relativo che assoluto; troppo spesso l'esame e il voto sono correlativi alla maggiore o minore esattezza delle condizioni di fatto affermate nei progetti, ma che possono differire dalla realtà.

D'altra parte giova ricordare che molte volte progetti tecnici eseguiti da ingegneri privati, o anche da ingegneri governativi poco esperti, esaminati ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici senza un'esatta cognizione delle condizioni locali furono trovati al fatto della pratica esecuzione inattendibili. E questo vizioso sistema ci costò molte spese per riformare appunto dei lavori che erano stati incominciati sopra progetti non attendibili.

L'onorevole relatore nel fare i suoi confronti che cosa ha citato? Ha citato sempre dei progetti di ingegneri privati, mai progetti di funzionari del Genio civile.

I funzionari del Genio civile che facevano parte delle Commissioni del 1871 e 1872 sono veramente persone distinte come è anche un distinto ingegnere quello che esaminò posteriormente le diverse linee oltre Sesto Calende: ma questi esami non equivalgono mica a veri rilievi, a veri studi particolareggiati sul terreno, ai progetti tecnici da me desiderati. Io faccio una grande distinzione tra i progetti

eseguiti dietro diligentissimi studi da competenti funzionari del Genio civile e le ispezioni e i riscontri fatti quasi a volo d'uccello; questi non mi appagano.

Del resto, la Commissione del 1871 aveva detto che il punto di recapito della linea ligure-piemontese doveva essere Sesto Calende, e che oltre Sesto Calende si doveva studiare fra le diverse linee, la quale o interna, il tracciato da adottarsi.

Questo studio non fu fatto, non fu fatto nei suoi dettagli, nei suoi particolari da ingegneri governativi. Quindi io ho tutta la ragione di dubitare che ancora non ci sia un progetto esecutivo da poter mandare presto in atto.

Sta il fatto che se voi volete appaltare i lavori delle linee di allacciamento coll'internazionale del Gottardo, voi non avete alcun progetto esecutivo: e siamo tanto in ritardo, che noi vedremo compiuta la linea del Gottardo, e non avremo compiute le ferrovie italiane di raccordamento con la internazionale.

Questa è la condizione delle cose: e questo è un fatto che non onora veramente l'amministrazione dei lavori pubblici; non l'onora, ma ciò non è menomamente da imputarsi a difetto, o a colpa delle persone, è difetto del suo organismo; quest'amministrazione, tecnicamente, è acefala.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

LUALDI. Domando di parlare.

GABELLI. Io avrei desiderato di non prendere parte a questa discussione, e lo avrei desiderato per una ragione che dirò poi, e che mi interdice di votare per una o per altra delle linee d'accesso al Gottardo.

Non credo che in Italia si sia tanto in ritardo da potersi verificare il pronostico del mio amico l'onorevole Cavalletto. Le linee d'accesso alla linea del Gottardo in suolo italiano, potranno essere compiute sicuramente prima che la Svizzera compia la sua da Biasca ad Airolo. Credo invece che la linea da Biasca ad Airolo non potrà essere compiuta prima che sia compiuta la grande galleria tra Airolo e Göschenen. Del tempo dunque ne abbiamo.

Io mi trovo d'accordo col mio amico, l'onorevole Grimaldi, relatore della Commissione. Non so per quali ragioni egli mi abbia chiesto dei *permessi*; ma dichiaro che nella questione che oggi si tratta io mi trovo perfettamente all'unisono con lui. Credo con lui che debba essere stabilito come punto fisso, oltre i due di Novara e di Pino, determinati dal trattato di Berna, il punto di Sesto Calende; ma credo anche non si debba andare di un atomo più in là di questa condizione di massima.

Voci dal banco della Commissione. Bravo! Benissimo!

GABELLI. Siamo dunque perfettamente d'accordo su questa parte; ma in questa parte e non più. Ce n'è un'altra, nella quale non mi trovo d'accordo colla Commissione. Non faccio confronti fra le linee di Gallarate e di Sesto, esamino la questione da un altro punto di vista. Qui si è a lungo parlato del Ceneri. Questo passaggio ha qui molti e forti sostenitori; ma io chiederei loro: credete davvero che il Ceneri possa esser fatto? Vi par d'essere sicuri che il passaggio del Ceneri non abbia a restare allo stato di promessa e di desiderio? Ammessa anche la *possibilità* della costruzione del Ceneri, quando credete che il Ceneri possa essere fatto? Se ai sostenitori stessi di questa linea si presentasse il quesito: quando vi fosse data, per soddisfazione degli interessi di Como e di tutta la zona che si raggruppa intorno a Como, una linea che in potenzialità, in tariffe equivalesse e superasse la linea del Ceneri, perchè non potreste rinunciare a questa ultima? 18 anni fa, se la memoria non m'inganna, io feci il progetto della linea, che poi venne eseguita da Gallarate a Sesto, conobbi allora e studiai i terreni percorsi dalle linee per le quali oggi si fa questione.

Ho rinnovato e rifatto altri studi, e vasti e diligenti due anni or sono, appunto perchè mi pareva che uno dei più gravi, più seri, più urgenti quesiti da risolvere per l'Italia, fosse quello delle linee d'attacco al Gottardo. Li ho impresi senza nessun preconceito, senza nessun interesse che mi spingesse a condurli in un modo piuttosto che in un altro. Eravamo in Lombardia; il mio collegio elettorale era per più centinaia di chilometri lontano dalla plaga che io studiava. Mi è sembrato, e mi sembra ancora, che in tutti i progetti che oggi stanno disputandosi la palma, si sia dimenticato che i grandi scopi che si collegano alle linee d'accesso al Gottardo, che i grandi interessi che quelle linee sono chiamate a soddisfare, sono rappresentati per punti massimi da Genova, Novara e Milano. A questi grandi massimi obbiettivi, si è voluto sovrapporre qualche interesse minore, con danno evidente della soluzione. I piccoli interessi hanno forse impedito di vedere intera e netta la questione che bisognava risolvere. Infatti le linee proposte non sono le linee che danno le più brevi percorrenze da Genova al Gottardo e da Milano al Gottardo. Ho sentito fare qui lunghe questioni intorno a ottocento o novecento metri di meno in una linea in confronto ad un'altra; ho sentito parlare di traduzione delle altezze in lunghezze virtuali. Sono differenze troppo piccole per dar loro il peso che i partigiani dell'una o dell'altra soluzione hanno voluto attribuir loro.

I terreni studiati, seriamente studiati, senza nulla di preconceito, offrono ragioni più efficaci, differenze più considerevoli, più vere che non possono essere trovate in queste questioni di 800 metri, di traduzioni di altezze in lunghezze discretamente arbitrarie anche se fondate sopra criteri matematicamente esatti.

Ho compiuto (e qui espongo le ragioni per le quali io mi asterrò oggi dal votare) ed ho presentato al Governo un progetto per la linea d'attacco al Gottardo. Oggi andarono al Ministero le ultime carte. Non interessato da alcuno a fare i primi studi, io ne presi da me solo l'iniziativa, ciò nonostante io credo debito mio, ora che quel progetto, anche se porti la mia firma, è passato in altre mani, di astenermi completamente da qualunque voto, e da qualunque ingerenza. Ma per ciò che ho studiato mi parrebbe mancare ad un dovere non esponendo i risultati degli studi.

I rilievi portano a questo, che conducendo una linea da Pombia per Sesto Calende e per il lago di Varese a Gavirate, e seguitando poi per Valcuvia, conducendone un'altra partendo da Musocco presso Rho e poi per Tradate e Bizzozzero e passando sotto all'attuale ferrovia di Varese, seguitando poi la sponda del lago di Varese e da Gavirate per Valcuvia giungendo a Luino si avrebbe un risparmio di tre chilometri e mezzo su la percorrenza di Genova, e di quasi quattro chilometri per la percorrenza da Milano. E questo senza sacrificio di sorta per le pendenze, poichè sulla linea di accesso da parte di Genova le massime pendenze sarebbero dell'8, e sulla linea di accesso dalla parte di Milano le massime pendenze sarebbero del 7 per mille.

L'accorciamento reale, l'accorciamento planimetrico non soffrirebbe dunque alcune riduzioni in confronto ad altre linee neanche per i calcoli delle lunghezze virtuali. A questo risultato si arriva per ciò che il passaggio in galleria sotto la ferrovia di Varese migliora la condizione altimetrica per la linea di Milano, ed il passaggio, alto a circa 28 metri sopra l'acqua del Ticino presso Sesto Calende, migliora le condizioni altimetriche per la discesa dalla linea Novara-Arona a Sesto Calende. Non farò e non posso fare naturalmente la parte di giudice per cosa sotto alla quale sta il mio nome, ma questi risultati essendo indipendenti da me, perchè le misure non le ho rilevate io, mi sembra ragionevole che per parte del Governo si proceda a qualche studio, a qualche esame serio. Coll'esposizione dei soli fatti importanti alla risoluzione dal punto di vista tecnico, spero di avere contribuito a dimostrare alla Camera che possono esistere altre e migliori soluzioni di tutte le proposte finora. E mi pare che ciò

sia interessante anche in riguardo a questo: che essendo discretamente dubbia, potrei dire anzi molto dubbia, la costruzione del Ceneri, la mia proposta od un'altra basata agli stessi criteri, offrirebbe la possibilità di dare agli interessi di Como e della zona che si attacca a Como una soddisfazione, che forse per il monte Ceneri non avrebbero intiera. Per il Ceneri si progettò di spendere 12 milioni. Credo un po' difficile che con questa somma si arrivi a costruire una linea di tanta difficoltà, ma ad ogni modo, se pure si arriverà a passare senza spendere di più, è indubitato che si farà una linea con pendenze del 20 e del 25 per mille, la quale avrà il grandissimo svantaggio di essere lunghissima in tariffa.

È inutile, signori, che una linea sia corta in planimetria quando la si riduca lunga in tariffa. È della lunghezza, del tempo e della spesa che il commercio si preoccupa, non della vostra planimetria. Data la costruzione di una linea Milano-Bizzozzero-Gavirate-Como, avrebbe la possibilità di allacciarsi alla linea a Bizzozzero prima dell'imbarco della galleria di Varese. Sarebbero circa 18 chilometri di strada non difficile e tutta sul territorio italiano. Se noi volessimo fare un Ceneri adatto realmente a servire come grande linea commerciale, un Ceneri a pendenze del 12, del 13, del 14 per mille, dovremmo spendere non 12 milioni, ma 25 e probabilmente 30 milioni. A questo credo che gli stessi sostenitori del Ceneri non crederanno che si possa in nessun modo arrivare.

I sostenitori del Ceneri, in nome degli interessi di Como, sono dunque nel caso di scegliere fra queste tre proposte: o un partito assolutamente impossibile di un Ceneri per il quale dovrebbero essere spesi 30 milioni, o un partito dubbio, per il quale si avrebbe una spesa di 12 milioni e una linea a pendenze gravosissime e lunga in tempo e in tariffa, o il terzo di una linea costruita a miti pendenze, che avrebbe molta potenzialità e lunghezza in tariffa minore di quella del Ceneri e che avrebbe per giunta il vantaggio di essere costruita tutta sul territorio italiano.

Io non comprendo l'utile che abbia l'Italia nella costruzione del Ceneri quando si pensa che spenderà anche questo suo danaro in territorio estero.

Non pensiamo a combinazioni politiche d'altri tempi forse. Oggi l'Italia spenderebbe in un territorio che oggi non è suo; ed io credo che le tornerebbe assai meglio se i denari che ha da spendere, o che, anche avendone pochi, ad ogni costo vuole spendere, di spenderli nel territorio proprio.

Sono convinto che l'abbandono della linea del Ceneri e l'adozione di un'altra, la quale ugualmente

servisse agli interessi di Como, non risolverebbe il quesito limitatamente a Como, ma assicurerebbe un vantaggio all'Italia, assicurerebbe lo sbocco, la via a molte industrie, a molte produzioni, che per l'incertezza della costruzione del Ceneri non sono punto oggi sicure di ottenerla.

Signori, io ho creduto quasi mio debito, per ciò appunto che aveva fatto degli studi, di dare questi schiarimenti di fatto alla Camera.

Presentata la questione, io mi riassumo così: noi dobbiamo, per mio modo di vedere, votare l'articolo di legge, determinando questo solo, che una linea passi da Novara e vada a Pino passando per Sesto Calende.

Fermo questo, studi poi il Governo ed esami quali siano i progetti che meglio possano accordare o servire l'interesse di Milano, l'interesse di Novara, di Genova, di Como, e soprattutto l'interesse generale d'Italia; quali siano i progetti che meglio si accordino coll'andamento di questa linea, tracciata per sommi capi nei tre soli punti di Novara, Sesto Calende e Pino. Le questioni sono ridotte così precisamente, a quanto diceva l'onorevole relatore della Commissione. Abbiamo determinato l'andamento generale; abbiamo determinato qualche cosa a cui attaccheremo poi tutte le risoluzioni dei tracciati, guardate piuttosto come soluzioni tecniche che come soluzioni economiche. Detto questo io ringrazio la Camera della sua benevola attenzione e rinnovo la dichiarazione che mi asterrò dal votare.

PRESIDENTE. L'onorevole Martelli ha facoltà di parlare.

MARTELLI. Onorevoli colleghi, comincio dall'assicurarvi che non ho l'intenzione di fare un discorso intorno all'andamento ed al tracciato della linea di ferrovia che è in questione. Non ne avrei la competenza degli oratori che mi hanno preceduto; non avrei forse nemmeno quella dell'onorevole ministro dei lavori pubblici in materia. (*Mormorio*) La questione è molto grave e deve esser riguardata sotto l'aspetto dei suoi precedenti storici; sotto lo aspetto tecnico, e sotto quello della somma dei rapporti economici, cui è chiamata a soddisfare. Quanto ai precedenti storici, la questione si attacca alla convenzione internazionale di Berna del 1878 colla quale poichè s'immutavano radicalmente, come la Commissione ebbe ad affermare, i patti del Ceneri, che erano stabiliti dall'antecedente trattato in vantaggio di Milano, si credette equo di accordare un certo compenso per la Lombardia onde alleviarla, almeno in parte, del grave pregiudizio ch'essa andava a subire in conseguenza dell'allontanamento a tempo indefinito dell'apertura di detta via del Ceneri; e per questo fu sancito nella convenzione in-

ternazionale predetta che si dovesse avere nel tracciato di congiungimento al valico alpino uno speciale riguardo agli interessi di Milano. Di qui una prima difficoltà a scegliere oggi risolutamente una via che non soddisfi agli interessi che si son voluti appunto proteggere con quel trattato.

Questa difficoltà che discende dalla ragione giuridica, ossia dalla convenzione del 1878, è oggi pienamente tolta di mezzo? È risolta la questione, come sostiene l'onorevole relatore della nostra Commissione? Io credo che no. Il relatore della Commissione disse che colla assicurata apertura del Ceneri veniva a darsi agli interessi di Milano la dovuta soddisfazione, per cui altro non rimaneva col presente progetto di legge, che di appagare i grandi e giusti voti della regione piemontese, lo che si otteneva collo scegliersi fin da oggi l'andamento per Sesto Calende della grande linea tra Genova e il confine Svizzero. E disse che l'apertura del Ceneri la dobbiamo oramai ritenere indubitabile, per le esplicite dichiarazioni in proposito date nel Senato e in questa stessa Camera dal Ministero. Ma, o signori, il ritenere sovra semplici dichiarazioni ministeriali, e sovra affermazioni di una Commissione, risolta una questione di tanta importanza qual è quella del Ceneri, mi pare imprudente, e parmi che il fondamento del giudizio sarebbe troppo poco, assolutamente poco. Dunque dal lato giuridico, dal lato cioè di mettere in necessaria armonia l'andamento della ferrovia in discorso colla convenzione di Berna, la questione non è, nè si può dire in oggi matura.

Veniamo quindi a vedere se il quesito sia sciolto sotto l'altro punto di vista, quello voglio dire, degli interessi economici che l'uno e l'altro andamento della linea da Genova al Gottardo è chiamato a meglio soddisfare. Abbiamo sentito gli onorevoli deputati che parlarono a favore del tracciato per Gallarate, ed abbiamo d'altra parte, e specialmente dall'onorevole Spantigati udita l'esposizione del grande complesso d'interessi ai quali servirebbe invece l'andamento della linea per Sesto Calende.

Ma può bastar questo, o signori, ad indurvi a pronunciare un voto decisivo, ed a determinare fin da ora, quale abbia vera prevalenza fra gli opposti interessi che si allacciano all'uno piuttosto che all'altro andamento della linea in discorso? Non è questo un esame che richiede dati ed elementi positivi? Fino ad ora non hanno parlato che le parti in causa. Gli interessi della linea di Sesto Calende sono stati difesi dagli onorevoli rappresentanti di quella regione che fu madre di questa nuova Italia, e dall'altra parte gli interessi della linea gallaratese vennero sostenuti dai deputati lombardi, dai rappre-

sentanti di quella regione che per prima ebbe la fortuna di dare l'abbraccio fraterno al Piemonte.

Ma noi abbiamo ad essere gli arbitri fra i nobili contendenti e dobbiamo desiderare di sciogliere imparzialmente e fondatamente tutte le gravissime questioni che ci son venute esponendo i fautori dell'uno o dell'altro andamento, ispirati ad un particolare giustissimo affetto. Però ci vogliono criteri positivi e studi esatti, che valgano ad illuminarci, e a determinare sicura la convinzione della preferenza da accordarsi all'uno od all'altro di questi tracciati così validamente contesi. L'onorevole Commissione e l'onorevole ministro dei lavori pubblici quanti dati ci possono fornire di popolazioni, d'interessi economici, di stabilimenti industriali, di commercio i quali si colleghino più all'una che all'altra linea, in modo che con criteri positivi, e sopra qualche cosa di esatto, più che su mere affermazioni dei deputati dell'una o dell'altra parte, o del Ministero o della Commissione, noi possiamo dare un serio, un severo, un giustificato giudizio?

E quanto ai criteri tecnici, a chi crederemo noi, quando sentiamo parlare di lunghezze reali e virtuali, e di maggiori o minori pendenze là dove è ammesso ed è ormai innegabile che per l'una delle linee (la Sesto Calende) non vi ha un tracciato positivo? Quando non esiste lo studio completo di tutto il tracciato, come ha potuto la Commissione, come potrebbe il Ministero parlarci di pendenze, di prolungamenti virtuali, di influenze nelle tariffe? Perchè tutto questo, o signori, sia conosciuto e sia conosciuto positivamente, come si richiede da giudici imparziali, quali dobbiamo essere, conviene poterlo ricavare da progetti dettagliati che contemplino il tracciato intero della linea e rinchiudano tutti gli estremi e gli elementi positivi del giudizio da dare. È dunque a desiderarsi uno studio della cosa più ampio e completo.

L'onorevole Restelli vi ha presentata una mozione la quale, pur ammettendo che fin da oggi sia deliberata una linea di ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino, rimanda però a discutere nuovamente sull'andamento di questa linea all'occasione in cui il Governo del Re, colla presentazione del bilancio della spesa, abbia presentato contemporaneamente un piano completo di quest'andamento medesimo.

VILLA. Chiedo di parlare.

MARTELLI. Mentre però l'onorevole Restelli legge la mozione sua ho sentito l'onorevole presidente del Consiglio a dire: *si starebbe freschi*.

Ciò, poichè si va incontro alla stagione canicolare, non sarebbe il peggior male del mondo; ma ad ogni modo, io domando all'onorevole presidente

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

del Consiglio: è proprio vero che, adottando la mozione dell'onorevole Restelli, noi poniamo il Governo e poniamo per conseguenza il paese in una posizione difficile? È proprio vero che noi ci metteremo nella impossibilità di procedere, colla necessaria sollecitudine, al mantenimento degli impegni internazionali, al soddisfacimento di bisogni nazionali gravissimi? Io rivolgo questa semplicissima domanda all'onorevole presidente del Consiglio: se si vuole costruire la linea Novara-Pino passando o da Gallarate o da Sesto Calende, lo si potrà far domani, lo si potrà fare da qui ad un mese, lo si potrà fare cogli studi che si sa non esistono?

È innegabile che dovrà pure il Governo incaricare ufficiali dello Stato, od ingegneri privati perchè abbiano a compilare il progetto sul quale determinare l'esecuzione dei lavori. E quando questo progetto che deve necessariamente venire nelle mani del Governo si presenterà alla Camera in occasione del bilancio, sarà per questo impacciata la cosa o sarà per questo ritardata l'esecuzione tanto desiderata del valico del Gottardo?

E poichè prima di cominciare i lavori il Ministero avrà dovuto procurarsi il piano, e poichè la discussione di esso non potrà protrarre la cosa tanto in lungo da mettere in pericolo gli impegni internazionali ed i bisogni nazionali, mi pare che proprio nulla di male ci sia ad adottare la proposta dell'onorevole Restelli, la quale si presenta come la più ragionevole, ed ha il pregio di non essere intemperante.

Ieri ci ha detto l'onorevole Baccarini che dopo avere studiato con tutta la sua competenza gli elementi del disegno di legge che abbiamo in discussione, egli, allora ministro dei lavori pubblici, non ha potuto formarsi la convinzione esatta della preferenza da darsi piuttosto all'andamento di Gallarate che all'andamento di Sesto Calende.

Ed oggi chiedeva poi l'onorevole Restelli quali nuovi studi si fossero compiuti dopo che l'onorevole Baccarini lasciò il suo posto di ministro dei lavori pubblici, e quali nuovi criteri il ministro attuale può darci perchè noi abbiamo a decidere senza titubanza riguardo a quello che l'onorevole ex-ministro dei lavori pubblici non è stato in grado di giudicare? Furono esposti oggi alcuni degli elementi sui quali la Commissione ha affermato di aver raccolto il suo giudizio. Ebbene, di qual data sono questi documenti? Del 1869 e del 1872.

Una voce. Del 1876.

MARTELLI. L'ultimo è del 1876, ed è il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora dunque si tratta di atti, di documenti, i quali furono pure conosciuti dall'onorevole Bacca-

rini. E se il ministro Baccarini, non ostante la competenza che noi tutti riconosciamo in lui, non ha potuto, pure essendo in possesso di quegli atti e documenti, prendere una decisione in favore dell'uno o dell'altro di questi andamenti, lo potrà fare il Ministero attuale, lo potremo fare noi deputati?

Ed è per questo che mi ha fatto un certo senso di meraviglia vederla Commissione, una questione così grave, così complessa, che comprende in se stessa una massa ingente d'interessi e d'interessi diversi, rimetterla al giudizio istantaneo della Camera.

La giudicheremo la questione; ma la giudicheremo quando per i due andamenti avremo i dati statistici di popolazione, di commercio, d'industria e di tutti quegli altri interessi che possono concorrere a far conoscere completamente la questione; la giudicheremo quando sia meglio fondata la speranza, chè oggi non è altro che una speranza, dell'apertura del monte Ceneri; la giudicheremo infine quando ci avrete fornito tutti i criteri che valgono allo scopo. Ma dovremo giudicarla oggi, solo perchè l'onorevole relatore ci dice che la pendenza di un tracciato sarà di 5 o 6 e quella dell'altro dell'8 o 10 per mille? Ma dove, dove ha egli attinto questa notizia? E quand'anche l'avesse assunta da documento positivo, l'abbiamo noi veduto questo documento? Come faremo dunque a dare un giudizio che sia illuminato per noi e che soprattutto sia creduto tale nel paese?

Egli è per questo che senza entrare in alcuna questione tecnica, senza venirvi a dire nemmeno le mie individuali impressioni piuttosto per un tracciato che per l'altro, io esorto i miei colleghi ad accettare lo mozione dell'onorevole Restelli, siccome quella la quale lascia impregiudicata la questione, nè fa oggi nessun danno all'una od all'altra delle nobilissime parti che si contrastano, come non pregiudica menomamente gli interessi del paese quanto allo sperato congiungimento col Gottardo; nè i rapporti internazionali; ma lascia la questione qual è, e fa sì che oggi sia deliberato soltanto l'andamento tra i punti fissi di Novara e Pino, salvo alla Camera posteriormente, e dietro maturi studi, che ora assolutamente difettano, di determinare la preferenza tra il tracciato di Sesto Calende o quello di Gallarate.

Da ultimo pregherei l'onorevole collega Restelli a volere nella sua mozione sostituire alla parola *tracciato* quella di *andamento*, perchè non vorrei che, essendo accolta quella mozione, si potesse un giorno venirvi a dire, che trattandosi di questione di tracciato, essa restava rimessa inappellabilmente al potere esecutivo. Per evitare quindi una qualsiasi eventuale eccezione di carattere pregiudiziale, ove la mo-

zione fosse accolta, amerei che l'onorevole collega Restelli sostituisse la parola *andamento* a quella di *tracciato*.

La Camera mi perdoni se l'ho per qualche minuto annoiata. Essa ben comprenderà che io non fui mosso da nessuno spirito d'interesse particolare: non ebbi di mira che questo: cercare di rimandare a miglior tempo un giudizio pel quale non abbiamo gli elementi. Comprimerete che, piuttosto che l'intelletto, fu la coscienza che vi ha parlato.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. La Camera mi permetterà di dire francamente l'impressione che io ho provata dopo... (*Conversazioni*) Se parlano taccio io. (*Segni di attenzione*) dopo la discussione che ho sentito quest'oggi. Bisogna che io parli proprio francamente e prego gli onorevoli miei colleghi di perdonarmi se per avventura potrò dire qualche cosa che non potrà contentar tutti.

Io ricordo di aver udito nella mia prima giovinezza un liberale che si professava unitario, ma che voleva conseguire l'unità d'Italia in forza di un lentissimo e pacifico apostolato. Io non divideva per nulla quella opinione, quantunque fossi fin da quella prima giovinezza un ostinato unitario. Ed infatti abbiamo conseguita la unità d'Italia seguendo un metodo affatto diverso. Mi perdoni la Camera, ma io le debbo osservare che se noi camminiamo in questa discussione a piccolissima velocità è difficile che possiamo arrivare a condurre la locomotiva alla stazione o alla meta cui si deve giungere. Oggi l'onorevole Gabelli, con ottime intenzioni certamente, e per illuminare la Camera, come è suo diritto e anche suo dovere, ci ha esposto un nuovo progetto che condurrebbe ad abbandonare il Ceneri. È sempre bene che questi progetti vengano davanti alla Camera e la sua mozione non sarà inutile nemmeno pel ministro degli affari esteri; ma doveva, per essere praticamente utile ed efficace, essere proposto un po' prima. Perché noi abbiamo...

GABELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO... una convenzione internazionale, quella del 1869, che ci obbliga a costruire il Ceneri; ne abbiamo una del 1878 che conferma lo stesso obbligo; abbiamo una legge votata dalla Camera che stanziava una somma di tre milioni e impone l'obbligo al Governo di concorrere alla formazione di un consorzio per la costruzione del Ceneri. Si sono votati degli ordini del giorno, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, che impongono al Ministero l'obbligo di condurre a termine nel più breve tempo le trattative a questo scopo. Una convenzione riguardo al Ceneri ed al consorzio per la sua costru-

zione furono già da me annunziati alla Camera nella discussione precedente relativa alla legge del Gottardo. Le trattative furono aperte, ed io ho qui un dispaccio del nostro ministro a Berna, il quale accettando la proposta da me fatta, ed dichiarandosi dispostissimo a continuare le trattative per cambiare la convenzione provvisoria in una convenzione definitiva, m'invita a mandare i delegati. Ora in che posizione resto io? Che si fa? Che debbo fare dopo che la missione fu annunciata nell'altro ramo del Parlamento?

Darò lettura alla Camera di questo dispaccio perchè è bene che sia conosciuto da tutti e anche perchè forse varrà a calmare un poco certi timori. Capite bene, o signori, che io non posso offrirvi sicurezza colla persona e colle sostanze di stipulare un buon trattato per la linea del Ceneri; ma io lo spero, lo credo, quasi quasi direi che, allo stato delle trattative, ne sono sicuro.

Nell'altro ramo del Parlamento, dopo avere esaminata seriamente la questione del Gottardo, e dopo aver chiesto molti schiarimenti, il relatore, che è il senatore Brioschi, persona in queste materie competentissima, ha concluso con un ordine del giorno diviso in diverse parti.

Una prima parte invitava il Governo ad aprire trattative perchè nel Consiglio amministrativo della società del Gottardo l'Italia fosse meglio rappresentata. Per questa parte il Governo, in conseguenza dei fatti che erano avvenuti, non aveva mancato di far sentire la giusta pretesa dell'Italia; ed io ho detto al Senato, come annunzio adesso alla Camera, che abbiamo ottenuto dal Consiglio federale una completa soddisfazione; perchè mentre secondo il nuovo statuto della società, dei 25 membri che compongono il Consiglio amministrativo, il Consiglio federale aveva facoltà di nominare sei consiglieri, tutti rappresentanti il Governo svizzero, ora, sulle istanze dell'Italia, il Consiglio federale si è contentato di nominare due consiglieri, e ne ha concesso due all'Italia e due alla Germania. Di più è aperta un'altra trattativa per avere anche una rappresentanza maggiore. Ma questo non potremo ottenere che riformando gli statuti della società; e spero che otterremo anche questo.

Un secondo invito era nell'ordine del giorno votato dal Senato; quello che il Governo trovasse modo di affrettare la formazione del Consorzio per la costruzione del Ceneri; ed anche per questa parte le trattative sono proseguite molto alacramente, e siamo al punto di mandare a Berna i nostri negoziatori.

Terzo punto: il Governo venne pure invitato dal Senato a trattare per una modificazione della tariffa. La convenzione del 1869, all'articolo 8, credo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

stabilisce per le pendenze superiori al 15 per mille una tassa addizionale che può elevarsi, a seconda dei casi, al 50 per cento pei viaggiatori e fino al 60 per cento per le merci. Il Governo ha assentito a questo desiderio del Senato, ed anche per questa parte crede di riuscire.

Di più io ho dichiarato al Senato, che quando il Governo non avesse potuto ottenere queste condizioni, non si sarebbe creduto autorizzato a concludere il trattato colla Svizzera senza prima averne avuta nuovamente la facoltà dal Parlamento.

Siamo dunque proprio in *limine stipulationis*. Tant'è che ieri avendo telegrafato al nostro rappresentante a Berna che cotesta non è cosa sulla quale, a mio credere, il Governo possa ritardare, e se il Governo federale intenda aprire una trattativa, mi venne risposto con questo dispaccio che io leggo testualmente perchè si conosca fin d'ora:

« Le Conseil fédéral a appris avec la plus grande satisfaction l'engagement que le Gouvernement du Roi a pris au Sénat de conclure sans retard avec Confédération convention définitive pour constituer un *consortium* pour formation du capital nécessaire pour pouvoir ouvrir le chemin de fer du Ceneri avec ligne principale du réseau du St-Gothard. »

C'è poi un'altra parte che riguarda le osservazioni del nostro ministro, di cui potrei anche dare lettura. Siamo dunque a questo punto, che il Governo è disposto a mandare immediatamente i suoi delegati a Berna, e che io ho ragione di credere che questo trattato definitivo per il Ceneri sarà condotto a termine. Ora io domando francamente: si vorrebbe che il Governo seguitasse un'altra via? Mi pare che sarebbe molto pericoloso. Del resto, sarebbe anche un po' pericoloso il sistema; non so con quale autorità il Governo rappresenterebbe l'Italia all'estero, quando così all'improvviso, dopo essere stato autorizzato dal Parlamento, dopo aver annunciato i preliminari, dopo aver avuto degli eccitamenti per mettersi in questa via, dopo essersi energicamente messo e dopo essere quasi giunto alla meta, eccovi sorgere una proposta per cui il Governo non sa più che cosa pensare dell'opinione della Camera? Io credo che la Camera permetterà al Governo di camminare per quella via che essa stessa gli ha tracciata e prescritta.

Io non credo conveniente di pubblicare la corrispondenza diplomatica; ma espongo alla Camera la mia convinzione personale; e questa è che noi riusciremo a fare un trattato per la costruzione della linea del Ceneri, che sarà degno dell'approvazione del Parlamento.

Risponderò ora poche parole all'onorevole Martelli, il quale vorrebbe che si ristudiasse tutta la

questione da capo, non vede dove siano i criteri, cerca i dati statistici, vuol vedere i piani, esaminarli, non si fida dei giudizi dei corpi tecnici e dell'onorevole relatore, ha in sospetto questi piani perchè un po' vecchi, appunto per cagione della loro età e della polvere alla quale furono esposti. Ma, onorevole Martelli, riguardo a questa linea c'è una biblioteca di dati statistici, ce ne sono troppi.

E poi, signori, la Camera non deve dimenticare che noi siamo vincolati da un trattato a costruire sul nostro territorio la linea che allacci la rete italiana al Gottardo; siamo vincolati da un trattato e non possiamo sottrarci a quest'obbligo; e il tempo, come è stato notato non ricordo più da quale degli oratori, il tempo che ci resta è scarsissimo. Ora, io dichiaro francamente che il Governo non potrebbe accettare nessuna proposta la quale lo esponesse a ritardare il cominciamento dei lavori dopo la votazione di questa legge, perchè non credo che questo ritardo sarebbe nell'interesse del paese; e credo anzi che lo esporrebbe a complicazioni diplomatiche e a danni finanziari che renderebbero infinitamente costosa la costruzione di questa linea.

Io mi riassumo dicendo che non dubito punto che si possa riuscire in questo intento che è di così grande interesse. L'interesse della Svizzera è forse un poco diverso da quello dell'Italia, ma io non dubito di riuscire a concludere un buon trattato per la costruzione della linea del Ceneri, la quale non deve servire solo agli interessi di Milano, di cui ho sentito tanto parlare in questa discussione, ma servirà agli interessi di una importantissima parte d'Italia, perchè la penisola nostra si prolunga precisamente nella direzione del braccio che partendo dalla linea principale del Gottardo, procede quasi nella stessa direzione della grande schiena dell'Appennino che va fino in fondo alla penisola. Così questa linea raccoglierà tutto questo movimento di grandissima importanza. Il Gottardo stende due braccia. L'uno, per così dire, va a Genova e serve al commercio del Piemonte, che è già importante, e ad un tempo a tutti gli interessi che vengono ad affluire al porto di Genova, dove non vengono solamente le nostre merci: noi sappiamo che adesso fanno scalo a quel porto bastimenti germanici che si sono messi lì per il trasporto anche dei nostri emigrati nell'America del sud, dove c'è la più importante delle nostre colonie. L'altro braccio del Gottardo, come dissi, segue la direzione della penisola e riunisce le strade che vengono, lungo tutto il Tirreno da una parte e l'Adriatico dall'altra, a raggrupparsi ed allacciarsi a Milano per andare verso il Gottardo passando per Como.

Io non vedo al suo posto l'onorevole Spaventa,

il quale ha parlato di una scorciatoia che metterebbe la città di Bergamo in relazione con la linea di Como; è una linea di un'altra natura, che pure come molte altre metterebbe a Como ed al Ceneri, per allacciarsi al Gottardo.

È una questione delle più gravi che ci siano quella del Gottardo; e ci sono per questa linea interessi politici di suprema importanza che noi non possiamo trascurare.

Dunque io concludo che riguardo al Ceneri si può essere abbastanza assicurati, e che pel Gottardo non si può accettare alcuna proposta che impedisca al Governo di cominciare i lavori senza perdere tempo, perchè del tempo se n'è perduto anche troppo. Soprattutto poi io scongiuro la Camera a dare un po' più di fuoco alla locomotiva in modo che si possa percorrere il binario con maggiore celerità.

PRESIDENTE. L'onorevole Lualdi ha facoltà di parlare. (*La chiusura! la chiusura!*)

Dovevano chiederla un po' prima.

Onorevole Lualdi, vede quale sia la disposizione della Camera, le raccomando di esser breve.

LUALDI. Approfitterò con molta discrezione della facoltà di parlare che il presidente ha voluto darmi. Mi limiterò a poche e semplici osservazioni.

Le considerazioni d'ordine tecnico che furono svolte ieri dall'onorevole Baccarini, ed oggi dall'onorevole Cavalletto, mi dispensano da dire le ragioni per le quali io mi associo completamente all'ordine del giorno dell'onorevole Restelli. La questione pratica si riduce a questo: i rappresentanti di Torino e del Piemonte domandano che il cammino pel Gottardo sia reso il più breve possibile; ed io questo desiderio trovo giustissimo; ma egualmente si troverà giusto il desiderio della mia città nativa, Milano, che anch'essa non sia costretta a fare un giro vizioso per arrivare al Gottardo.

Io ho la franchezza di dire che parlo nell'interesse di Milano, perchè in fin dei conti in questa discussione, che è e, sarà animata e lunga, gl'interessi d'ogni città verranno tutti rappresentati, ed il cumulo di questi interessi costituisce l'interesse nazionale. Ora, quando io odo l'onorevole presidente del Consiglio venire a dire: acquetatevi che agli interessi di Milano e della regione lombarda sarà provveduto col Monte Ceneri...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma è provveduto.

LUALDI... io ho speranza...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. C'è una legge.

LUALDI. Lo so. Io mi permetto di rispondere all'onorevole Depretis, che è maestro di positivismo e pratico degli affari, che il dire che la Svizzera farà dei passi per costituire una società, per mettere insieme il capitale per la costruzione della li-

nea del Monte Ceneri è mettere avanti delle speranze...

PRESIDENTE. Onorevole Lualdi, si ricordi che discutiamo gli emendamenti.

LUALDI. Vengo alla conclusione. Siccome io apprezzo molto il proverbio che dice: val meglio un passero in mano che un gallinaccio per aria, così io mi permetto di proporre, all'infuori della proposta dell'onorevole Restelli, un ordine del giorno. Io lo ripeto: si soddisfino gl'interessi di Torino e del Piemonte: sarà giusto e doveroso, ma il sentimento di giustizia esige che si soddisfino anche gli interessi di Milano, città la quale nei contributi del regno rappresenta una parte cospicua e che non può essere trascurata. E poichè la differenza che divide gli interessi piemontesi da quelli di Milano sta in ciò che i Piemontesi non vogliono venire a Gallarate perchè venendoci allungherebbero il loro percorso, ed i Milanesi vorrebbero invece passarvi per arrivare più presto al Gottardo, così io pregherei il Governo che negli studi che deve fare, e che dovrà sottoporre nel mese di novembre all'approvazione della Camera (almeno questo sarebbe il mio avviso), facesse comprendere pur quello di vedere se non ci fosse modo di conciliare e di appagare i due diversi desideri, i due diversi interessi; che cioè facesse studiare se seguendo il progetto della linea gallaratese nel tratto Gallarate-Luino dell'ingegnere Tatti, non ci fosse un punto da cui fare partire un breve tronco di ferrovia che andasse a incontrarsi e congiungersi col tronco di ferrovia che proseguisse da Sesto e Luino. Così sarebbero soddisfatti gl'interessi di tutti; così resterebbe la concordia degli animi; perchè non resterebbe il risentimento di aver subito un'ingiustizia.

Ed io confido che la Camera vorrà nella sua deliberazione ispirarsi a questo concetto di rendere ragione ai legittimi interessi di tutti. Perciò io facendo altre considerazioni, tenendo conto della impazienza della Camera, raccomando alla sua benevolenza quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Vuole inviarmelo, onorevole Lualdi?

Intanto, essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(È approvata.)

È quindi chiusa la discussione su questa prima linea, Novara al confine svizzero presso Pino.

Ora chiedo un momento di attenzione agli onorevoli deputati, perchè mi pare sia importante di stabilire il metodo che convenga tenere nella votazione. (*Benissimo!*) Io credo che ogni tabella debba considerarsi come un articolo di legge, e per conse-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

guenza tenni il metodo che la Camera approvò per le iscrizioni. Ora, se ogni tabella è un articolo di legge, è evidente pure che quest'articolo debba essere votato per divisione, quanti sono i capoversi dell'articolo stesso, ossia quante sono le linee iscritte nell'articolo medesimo. (*È chiaro!*)

È evidente anche che gli emendamenti, i quali sono contrapposti ad ogni linea, hanno la precedenza sulla proposta fatta nel testo della legge per la linea medesima. Sorge soltanto, a mio avviso, una difficoltà, ed è questa: vanno votate le linee con i rispettivi emendamenti di mano in mano che è terminata la discussione speciale come nel caso attuale?

Voci. Sì! sì!

Altre voci. No!

PRESIDENTE. Abbiamo pazienza: sentano l'opinione del Presidente.

Oppure si deve chiudere la discussione sulle linee tutte e sugli emendamenti che ad esse si riferiscono, e votare poi, bene inteso per divisione, tutte quante le linee, quando la discussione su tutte le tabelle sia condotta a termine e chiusa?

ERCOLE. Volta per volta.

PRESIDENTE. Per liberare il terreno comprendo anch'io che sarebbe meglio votare volta per volta, cioè linea per linea, ma mi arresto davanti ad una difficoltà, ad una obbiezione ch'io mi fo, per istare quanto più è possibile, nei termini del regolamento. Noi abbiamo molti oratori iscritti, i quali intendono parlare su linee non comprese nella tabella in questione, sia trasportandovele da altra tabella, sia proponendone di nuove. Sono adunque veri emendamenti, non all'una o all'altra linea iscritta nella tabella, ma all'articolo in complesso che questi oratori vogliono proporre. Ora, secondo lo spirito e la lettera del nostro regolamento, questi emendamenti debbono avere nella votazione la precedenza su tutte quante le parti che nella tabella sono comprese. Di qui la domanda: come farà il Presidente, se fa prima votare le varie parti dell'articolo, a soddisfare i diritti di coloro i quali vogliono trattare e proporre parti che nell'articolo non sono comprese, e che devono avere la precedenza nella votazione?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Chiedo di parlare.

SELLA. Chiedo facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Queste sono le questioni di metodo che io propongo: quanto alla sostanza, lascio ai miei onorevoli colleghi di aggiungere quelle considerazioni che ciascuno meglio di me può fare.

SPANTIGATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ho chiesto di parlare per una semplice considerazione. Riguardo agli usi parlamentari mi pare che possiamo prendere due criteri. Vi è il canone il quale dice che la divisione è di diritto; ora in questa questione è certo che bisogna votare linea per linea; sono capoversi dello stesso articolo; abbiamo fatto una discussione generale della legge, abbiamo fatto una discussione generale sulle linee; dunque stiamo in regola col regolamento. Ora dobbiamo discutere ciascuna linea, e poi, votati i capoversi così come sono, verranno gli emendamenti, che sono di una natura speciale. Perchè in che cosa consistono? Sono di due specie: o sono emendamenti alle diverse linee, ed allora naturalmente l'emendamento deve essere votato prima, secondo il regolamento, ma al momento in cui si sta per votare ciascuna linea; o si riferiscono invece a linee che non sono comprese nella tabella, e che vi si vorrebbero fare entrare, ed in questo caso, più che emendamenti, sono aggiunte.

Ora le aggiunte si possono benissimo discutere e votare dopo, quando si siano votate le linee comprese nella tabella. (*Sì! sì!*) Io credo che questa interpretazione non violi il regolamento, ed abbia questo vantaggio che ci fa fare strada; in caso diverso arriveremo poi a mettere ai voti la linea che abbiamo discussa cinque o sei giorni prima, e non ci saranno più gli stessi deputati che hanno assistito alla discussione, saranno dimenticati gli argomenti, e non ci sarà sui nostri animi quell'impressione che dà il risultato della discussione, e che determina la nostra coscienza e il nostro voto.

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Presidente del Consiglio; io fo riflettere soltanto che il regolamento non parla di aggiunte, non considera che gli emendamenti; e quindi le aggiunte sono anche esse emendamenti aggiuntivi.

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Io non posso che appoggiare l'ordine di idee svolto dall'onorevole presidente del Consiglio, e fare un'aggiunta, ed è questa: che in una legge così complicata, evidentemente è necessario, perchè la discussione sia ben condotta, di dare molta autorità al Presidente. (*Bene!*) Si deve fare così; bisogna avere fiducia nel nostro Presidente, il quale del resto mostra molta intelligenza e molta imparzialità, perchè egli ci conduca in porto al più presto possibile. Ora è chiaro che val meglio fare la discussione sopra una data linea e poi deliberare sopra la linea stessa. Queste linee sono esse nel progetto della Commissione? allora va bene, sono tante parti, tanti alinea d'un articolo. Gli emendamenti relativi sono discussi e votati in occasione di ciascuna linea.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

Ma oltre ad *A, B, C, M*, che sono proposti dalla Commissione, vi sono dei deputati che aggiungono *N, P, Q, R, S*.

Questo caso non è previsto dal regolamento, che non poteva avere in vista leggi di questa natura. Queste proposte sono aggiunte, sono emendamenti aggiuntivi, e se il regolamento non ne parla, credo che la Camera dovrebbe dare al Presidente, come ho già detto, la facoltà di considerarli come articoli aggiuntivi, e di metterli ai voti come se fossero proposti dalla Commissione, nel punto in cui lo crederà opportuno, o prima, od a metà, perchè tante volte vi sono delle aggiunte che stanno, direi, fisicamente fra due... (*Movimenti del presidente*)

Non faccia dei segni, onorevole Presidente (*Ilarità*), perchè propongo di dargli piena fiducia ed autorità.

Supponiamo che fra due linee dell'alta Italia si proponga d'inserirne una terza, perchè aspettare che si discorra della Sicilia per giudicarne? Lasciamo che il presidente la ponga in deliberazione in una sede intermedia, imperocchè ciò nulla pregiudica.

Conchiudo adunque appoggiando la proposta dell'onorevole Presidente del Consiglio, onde le aggiunte che si proporranno sieno considerate a parte, come sono considerate le varie linee proposte dalla Commissione, e che tanto sopra le proposte fatte dalla Commissione quanto sopra le aggiunte proposte da ogni singolo deputato, si discuta, e, terminata la discussione, si deliberi. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Pare adunque che vi sia una proposta di passare immediatamente alla votazione delle singole linee, di mano in mano che sarà esaurita la discussione intorno alle medesime, dando facoltà al presidente di fare discutere e votare intorno alle linee nuove che si vogliono introdurre nella tabella in fine della discussione e votazione della tabella od anche prima se lo reputi opportuno. Questo sembra a me sia il concetto della proposta dell'onorevole Sella.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni considero come approvata questa proposta.

(È approvata.)

Ora dunque verremo alla votazione della linea Novara-Pino.

Vi sono vari ordini del giorno. Il primo riguarda il complesso della tabella ed è dell'onorevole Bonghi. Lo rileggo:

« La Commissione rifaccia... (Mi pare che invece di dire: La Commissione rifaccia, ecc., sarebbe meglio dire: La Camera invita la Commissione a rifare, ecc.)

« 1° Tutte le strade che portano direttamente agli sbocchi delle Alpi.

« 2° Tutte quelle che congiungono i capoluoghi di provincia con una linea di strade ferrate. (Quando di tali strade se ne votino due, una delle due va in seconda categoria.)

« 3° Tutte quelle che mettono il più direttamente dalle frontiere delle antiche regioni d'Italia alle antiche capitali di queste.

« 4° Tutte quelle che mettono il più direttamente le antiche capitali delle regioni in comunicazione colla capitale del regno.

« 5° Le linee saranno indicate col punto d'arrivo e colla linea già esistente o da costruire a cui s'attaccano. Il tracciato sarà determinato d'accordo tra le provincie attraversate dalle strade e il Governo, se quelle concorrono alla spesa; dal Governo solo, nei modi prescritti dalle leggi, se quelle non concorrono. »

Quest'ordine del giorno fu presentato dopo che la discussione generale sulla tabella *A* era stata chiusa; quindi l'autore di esso non ha avuto facoltà di svolgerlo.

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato lo pongo ai voti.

(Non è approvato.)

Un altro ordine del giorno generale è quello dell'onorevole Marselli:

« La Camera invita il Ministero a far studiare la linea di collegamento interno fra Benevento e la ferrovia Eboli-Potenza. »

Domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se accetta quest'ordine del giorno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'accetto.

PRESIDENTE. Per conseguenza chi approva questo ordine del giorno, è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Bizozero il quale si riferisce specialmente alla linea Novara al confine svizzero presso Pino. Lo rileggo:

« La Camera invita il Governo a presentare alla approvazione del Parlamento il progetto concreto per il collegamento della rete ferroviaria italiana colla linea internazionale del Gottardo e passa all'ordine del giorno. »

Evidentemente, per la discussione avvenuta, nè il Ministero, nè la Commissione accettano quest'ordine del giorno?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non si accetta.

PRESIDENTE. Per conseguenza, essendo stato appoggiato e svolto, lo pongo ai voti.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Non è approvato.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

Ora vi hanno tre emendamenti proposti alla linea Novara al confine svizzero per Pino; sono i seguenti: uno è quello stato svolto dall'onorevole Spantigati, e firmato da lui e dagli onorevoli Villa, Chiaves, Massa, Morini, Brin e Biancheri. Un altro è quello svolto dall'onorevole Restelli, e firmato dagli onorevoli Restelli, Marcora e Fano. Finalmente c'è quello firmato dall'onorevole Lualdi, e da lui svolto.

Li rileggo.

Quello degli onorevoli Villa, Spantigati ed altri è del tenore seguente:

« I sottoscritti propongono che alle parole « Novara al confine svizzero presso Pino » si sostituiscano le parole: « Novara-Sesto Calende-Pino al confine svizzero. »

Quello degli onorevoli Restelli, Marcora e Fano è del tenore seguente:

« Il Governo del Re, colla prima domanda di assegnazione di fondi, a termini dell'articolo 31, presenterà alla Camera la proposta del tracciato della linea *Novara-Pino* in base agli studi che reputerà necessari. »

Finalmente c'è l'emendamento dell'onorevole Lualdi, che è il seguente:

« La Camera invita il Governo a volere immediatamente far eseguire gli studi per un tronco di ferrovia che, partendo da Gallarate, vada ad incontrarsi e congiungersi con quello che partirebbe da Sesto Calende per arrivare al Gottardo, per sottoporne i risultati al di lei esame ed alle di lei deliberazioni nel prossimo novembre. »

Fra questi tre emendamenti, quello degli onorevoli Restelli, Marcora e Fano deve avere la precedenza, perchè avente carattere sospensivo, e non legando l'azione del Governo a quelle condizioni a cui, pur avendo un carattere sospensivo, lo leghebbe quello dell'onorevole Lualdi che sarà votato dopo.

L'ultimo emendamento da mettersi ai voti sarà quello degli onorevoli Spantigati e Villa.

Io chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al relatore quali di questi emendamenti accettano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Governo non accetta che l'emendamento proposto dall'onorevole Spantigati e dagli altri che ad esso si sono associati.

GRIMALDI, relatore. La Commissione lo accetta, ma pregherebbe di mutare la dizione così: « Novara al confine svizzero presso Pino, per Sesto Calende. »

CHIAVES. I sottoscritti per l'emendamento proposto dall'onorevole Spantigati accettano la nuova dizione.

PRESIDENTE. Per conseguenza verremo ai voti. Rileggo l'emendamento dell'onorevole Restelli che ha la precedenza:

« Il Governo del Re, colla prima domanda di assegnazione di fondi, a termini dell'articolo 31 presenterà alla Camera la proposta del tracciato della linea Novara-Pino in base agli studi che reputerà necessari. »

Coloro i quali approvano questo emendamento non accettato dal Ministero nè dalla Commissione, sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova l'emendamento dell'onorevole Restelli non è approvato.)

Metterò ora ai voti l'emendamento dell'onorevole Lualdi:

« La Camera invita il Governo a volere immediatamente far eseguire gli studi per un tronco di ferrovia che partendo da Gallarate vada ad incontrarsi e congiungersi con quello che partirebbe da Sesto Calende per arrivare al Gottardo per sottoporne i risultati al di lei esame ed alle di lei deliberazioni nel prossimo novembre. »

Chi approva questo emendamento non accettato dalla Commissione nè dal Ministero è pregato di alzarsi.

(Questo emendamento dell'onorevole Lualdi è respinto.)

Verremo all'emendamento Spantigati, Villa ed altri, di cui do nuovamente lettura:

« I sottoscritti propongono di sostituire alla dizione: « Novara al confine svizzero presso Pino » quest'altra: « Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende. »

Questo emendamento è approvato dalla Commissione e dal Ministero.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Questo emendamento è approvato.)

Ora verrebbe la linea Roma alla linea Sulmona-Aquila. (*Rumori*)

Abbiano pazienza, chè forse non c'è nessun iscritto.

L'onorevole Angeloni è il primo iscritto; ma mi pare egli abbia detto che rinunzia a parlare.

ANGELONI. Ritenendo che non ci sia nessuna opposizione, nè alla linea, nè al suo andamento per Tivoli ed Avezzano, mi fo il merito di rinunziare alla facoltà di parlare. (*Bene! bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Saladini.

(*Non è presente.*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 MAGGIO 1879

L'onorevole Vastarini-Cresi.

VASTARINI-CRESI. Rinunzio come l'onorevole Angeloni.

PRESIDENTE. L'onorevole Salomone.

(Non è presente.)

L'onorevole Pericoli G. B.

PERICOLI G. B. Rinunzio nell'ipotesi che non ci sia opposizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Marselli.

(Non è presente.)

L'onorevole Baccarini.

BACCARINI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Per conseguenza, non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea di cui al n° 2, che è così intestata: « Roma alla linea Solmona-Aquila. »

Chi approva questa linea n° 2 è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

Lunedì mattina alle ore 10 seguito della discussione sul disegno di legge: Riordinamento del dazio sopra gli zuccheri.

La seduta è levata alle 6 40.

Ordine del giorno per le tornate di lunedì:

(Alle ore 10 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge per riordinamento del dazio sopra gli zuccheri.

(Alle ore 2 pomeridiane)

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2° Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso;

4° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

5° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.