

TORNATA DEL 27 GIUGNO 1871

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE VIGLIANI.

Sommario. Congedi — Omaggio — Approvazione per articoli del progetto di legge per modificazione della circoscrizione giudiziaria dei mandamenti di Palombara e di Rivarolo-Ligure — Proposta del Senatore Sanseverino per la nomina di una Deputazione in occasione dell'ingresso di S. M. a Roma — Squittinio segreto su vari progetti di legge ultimamente discussi — Comunicazione di un progetto di legge d'iniziativa parlamentare — Discussione sul progetto di legge per concorso dell'Italia nella costruzione della ferrovia del San Gottardo — Discorso del Senatore Torelli contro il progetto — Considerazioni e risposte del Senatore Menahrea, Relatore — Dichiarazioni e riserve del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Torelli e controreplica del Relatore — Appunti del Senatore Bizio — Approvazione dell'articolo 1 — Proposta del Senatore Guicciardi d'emendamento all'articolo 2 oppugnata dal Relatore e dal Ministro delle Finanze — Parole del Senatore Guicciardi in appoggio dell'emendamento, cui rispondono i Ministri dell'Istruzione Pubblica, dei Lavori Pubblici e delle Finanze e il Senatore Bizio — Ritiro dell'emendamento — Approvazione degli articoli 2, 3, 4 e 5 ultimo del progetto — Estrazione a sorte dei membri della Deputazione sovraindicata.

La seduta è aperta alle ore 1 e 3/4.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, dell'Istruzione Pubblica, e più tardi intervengono i Ministri della Guerra e di Agricoltura, Industria e Commercio, e il Presidente del Consiglio.

Il Senatore, Segretario, Manzoni T., dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

I Senatori Scialoja, De Gori, e Nitti domandano un congedo che è loro dal Senato accordato.

Fa omaggio al Senato il Prefetto di Forlì degli Atti di quel Consiglio provinciale della sessione 1870.

Presidente. L'ordine del giorno richiederebbe la votazione a squittinio segreto sopra tre progetti di legge precedentemente discussi; ed io proporrei al Senato di aggiungerne un quarto che lo occuperebbe per pochi momenti e che sarebbe quello per modificazione della circoscrizione giudiziaria dei mandamenti di Palombara e di Rivarolo Ligure, e di passare poi alla discussione del progetto di legge per la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Non facendosi osservazione in contrario, si dà lettura del progetto di legge preindicato.

(Vedi infra e atti del Senato N. 69.)

È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. I comuni di Mentana e Monterotondo nel circondario del Tribunale civile e correzionale di Roma

sono sottoposti alla giurisdizione della Pretura IV di Roma. »

Se nessuno chiede la parola su quest'articolo, lo metto ai voti. Chi l'approva sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. La sede del mandamento di Rivarolo Ligure è trasferita in San Pier d'Arena. »

(Approvato.)

Senatore San Severino. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore San Severino. Alla Camera dei Deputati è stata nominata una Deputazione per recarsi a Roma ad ossequiare Sua Maestà in occasione del suo viaggio.

Io crederei perciò opportuno che il Senato facesse altrettanto, nominasse cioè una Deputazione a tale oggetto.

Presidente. Il Senato ha inteso la proposta del Senatore San Severino, di mandare cioè a Roma una Deputazione ad ossequiare Sua Maestà; io dunque pongo ai voti la proposta.

Chi l'approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

La Deputazione potrebbe essere composta di cinque membri; dopo la votazione a squittinio segreto dei quattro progetti di legge si procederà al sorteggio dei nomi dei cinque Senatori che dovranno comporre la Deputazione.

(Il Senatore, Segretario Manzoni T., fa l'appello nominale.)

Avverto il Senato che le urne rimangono aperte per i Senatori che sopravverranno.

Lo faccio pure avvertito che è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento un progetto di legge d'iniziativa parlamentare,

Questo progetto di legge riguarda il passaggio del comune di Volungo al Comune di Brescia.

Per provvedere alla pronta spedizione di questo progetto, pregherei il Senato a volerne deferire l'incarico all'Ufficio Centrale che ebbe testè a riferire sopra un altro progetto analogo or ora discusso.

Se non si fanno osservazioni, trasmetterò questo progetto di legge a quell'Ufficio Centrale perchè prontamente lo esamini e ne riferisca.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SUL CONCORSO DELL'ITALIA NELLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA DEL SAN GOTTARDO.

(V. atti del Senato N. 71.)

L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sul concorso dell'Italia nella costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Prego gli onorevoli Membri dell'Ufficio Centrale a prendere il loro posto.

Si dà lettura del progetto:

« Art. 1. Il Governò del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Svizzera il 15 ottobre 1869, non che alla convenzione stipulata in Berna fra l'Italia, la Confederazione della Germania del Nord e la Confederazione Svizzera il 27 gennaio 1871, ad oggetto di assicurare la congiunzione fra le ferrovie tedesche e la rete ferroviaria italiana mediante una via ferrata attraverso il Gottardo. »

« Art. 2. Il concorso dell'Italia nella spesa del Gottardo non potrà mai in qualunque caso eccedere la sovvenzione stabilita nella presente legge. »

Art. 3. Nei bilanci passivi del Ministero dei Lavori Pubblici a cominciare dal 1871, sarà aperto un apposito capitolo colla denominazione: *Concorso dell'Italia alle spese di costruzione della ferrovia del San Gottardo*, nel quale sarà annualmente iscritta la quota di concorso, che a norma degli articoli 17 e 20 della suddetta convenzione spetterà all'Italia, fino alla somma complessiva di 45 milioni di lire.

Art. 4. Nei bilanci del Ministero delle Finanze, a cominciare da quello del 1871, sarà aperto un capitolo colla denominazione: *Quote di concorso delle provincie, dei comuni e di altri corpi morali alle spese di costruzione della ferrovia del San Gottardo*, nel quale si inscriveranno le somme che dovranno essere annualmente versate nelle casse dello Stato, dalle provincie, dai comuni e da altri corpi morali, come loro quota di contributo alle spese di costruzione della predetta ferrovia.

Art. 5. Le somme necessarie, e che sono a carico del Governo per la spesa, di cui nella presente legge si ricaveranno mediante l'emissione di consolidato 5 per cento sul Gran Libro del Debito Pubblico.

È aperta la discussione generale.

La parola è all'onorevole Senatore Torelli.

Senatore Torelli. Signori Senatori!

Il progetto di legge che siamo chiamati a discutere è così grave, gli argomenti che possono venire addotti nell'uno e nell'altro senso, sono in tanta copia, che per quanto si desideri, essere conciso non è possibile lo sbrigarci, come suol dirsi, con poche parole.

È il caso che, o conviene tacere o dimostrare almeno che si ha avuto la coscienza, il dovere di studiare la questione, onde se mi sarà indispensabile trattenermi più che non vorrei, possa almeno generare in voi il convincimento che non mi presento a Voi senza aver cercato di recare quella luce che da mia parte era possibile in tanta questione.

Se non che, o Signori, io devo incominciare con una dichiarazione, direi insolita in discussioni di leggi generali che riguardano l'interesse dello Stato intero, con una spiegazione che tiene a quello, che nel linguaggio parlamentare suol chiamarsi il *fatto personale*; ma è veramente indispensabile e tale che se non fosse fra le cose ammesse, come lo è, il poter fare, io mi taceri, tanta è l'influenza che quella dichiarazione può ed avrà su tutto il mio discorso.

Io appartengo alla Valtellina. Vuole la combinazione che il passo dello Spluga che si oppone a quello del San Gottardo, si trovi sul territorio di quella provincia la quale colla scelta di quella linea avrebbe i vantaggi che procurano le strade ferrate, potendosi allora con poca spesa rannodare anche la capitale di quella provincia, che è Sondrio, alla gran rete generale.

Quanti hanno tenuto dietro a questa discussione nell'altro ramo del Parlamento o per mezzo dei pubblici fogli, sanno il partito che si è tratto da questa circostanza per chiunque sia sorto a voler propugnare lo Spluga essendo valtellinese, e lo si disse loro chiaramente, senza ambagi ed equivoci, citandoli con quella qualifica indispensabile, divenuta un annesso e connesso al nome di qualunque difensore di quella provincia.

Si premette naturalmente che tutto questo è più che perdonabile. Ben si sa, dicesi, ed è un fatto generale, che il montanaro tiene in particolar modo alla sua patria, la cui fisionomia data dalla natura, si imprime più facilmente già nelle tenere menti; che ha quindi di più perdonabile che l'amor della nativa valle aciehi, che faccia vedere come interesse generale anche quello che è più specialmente l'interesse dei loro monti? Non è colpa loro se non possono veder diversamente: sono nel caso d'un uomo che porta occhiali a colore, egli è obbligato a veder tutto dello stesso colore, verde o *bleu*, secondo il color degli occhiali. Così ponendosi loro indosso un mantò bello,

ben ricamato, si additano al pubblico come buoni patrioti nel senso ristrettissimo della parola, uomini pei quali la patria prima e grande non è l'Italia, ma la loro valle natia. Con questo si ottiene un doppio risultato, che si toglie fede a quanto dicono che oppugni la linea opposta alla loro, ossia allo Spluga, e dessi stessi poi, ossia i Gottardisti, si atteggiano in uomini veramente superiori, pei quali non esiste che il bene dello Stato intero. I primi sono uccellini da valle che vivono e muoiono in quella, essi invece aquile che spaziano in alto, dominando le vaste estensioni ed afferrando quindi il complesso.

Or bene, io sono Valtellinese e certamente non rinnego la mia patria, non foss'altro perchè ha la gloria di poter dire che non vi fu una sola battaglia nei vent'anni che durò la fase della guerra per l'indipendenza ed unità d'Italia, alla quale non prendessero parte i suoi figli e non si versasse sangue valtellinese; ma che sarebbe, o Signori, se io vi provassi che sotto questo rapporto speciale della questione che oggi si agita, io posso provare che l'essere della Valtellina non ha la benchè minima influenza su di me; e che anzi se valessero qui argomenti, tempo fa io avrei perfino meritato il titolo di *snaturato* verso la mia valle nativa!

Diciotto anni or sono io aveva l'onore di sedere nel Parlamento Sardo; allora per la prima volta fu agitata la questione del miglior modo di collegare la rete italiana che veramente si doveva dir *Sarda* colla rete Svizzera. Ebbene, sorsi io il primo a mettere avanti la linea del Lucomagno; ma sapete voi cosa vuol dire la linea del Lucomagno? vuol dire la negazione assoluta e per sempre della linea dello Spluga, poichè il Lucomagno e lo Spluga conducono al medesimo punto, a Coira.

Se io avessi ascoltato gli interessi della provincia nativa, avrei dovuto difendere il Gottardo, o quanto meno tacermi e lasciar che altri pronunciasse la sentenza contro la Valtellina, poichè il San Gottardo non esclude lo Spluga; ma ben l'escludeva il Lucomagno, ma tanta era la mia convinzione che quella via era necessaria, era la più indicata per Genova il cui interesse riassunse allora sotto questo rapporto gli interessi dello Stato intero, che non esitai a farmi il campione della linea del Lucomagno che fu prescelto e più volte riconfermato, finchè le mutate condizioni d'Italia fecero giustamente riassumere l'esame della gran questione.

Ma tornando a bomba, come suol dirsi, ben vedete, o Signori, come io non possa essere sospetto di quella parzialità che si vorrebbe far credere per lo Spluga che un giorno io aveva condannato per sempre. Vedrò forse male, ma almeno vedo co' miei occhi, non ho occhiali di nessun colore che mio malgrado mi obblighino a vedere gli oggetti tutti d'un colore.

Or bene, mi pare d'essere un po' più libero nel poter dire le mie ragioni, e Voi poi giudicate dietro questo fatto del valore reale e morale di certe accuse

lanciate e dettagliate contro di me nell'altro ramo del Parlamento da un Deputato, relativamente a pressioni esercitate, ed in tutto ciò che asseriva come fatti non eravi sillaba di vero, sì che la rappresentanza provinciale sorse indegnata a dargli la più solenne smentita.

Ma basta, o Signori, ho troppo alto concetto della dignità del Parlamento, per soffermarmi su questi attacchi personali e se ho dovuto accennarli si è perchè non voleva nè poteva rimanere sotto la taccia di quell'imputazione, che mi colpiva anche come capo di provincia; ta ciato nulla meno che di indebita pressione, tutto per quella tal ragione di essere valtellinese.

Persuaso ora che mi ascolterete come cittadino d'Italia, e mosso da nessun altro sentimento che da quello di volere che si scelga la miglior linea possibile per effettuare la congiunzione fra la rete ferroviaria italiana, colla rete ferroviaria elvetica; entro in argomento.

La mia opinione d'oggi è la stessa di quella che aveva diciotto anni or sono, di quella ch'ebbi sempre, ben netta e recisa, ed è che non havvi per l'Italia linea più infelice che quella del San Gottardo per effettuare quella congiunzione. Nè il lungo tempo, nè la profonda convinzione, sono argomenti altro che per dire che è ben radicata, ma un altro ne voglio tosto aggiungere di maggior peso, ed è, che tale fu anche l'opinione di quel grand'uomo che fu Pietro Palencape, già vostro Collega, opinione non già emessa a guisa di sentenza, ma ripetuta, svolta e comprovata in molti suoi scritti che furono resi a suo tempo di pubblica ragione. Mi affretto però a soggiungere che il passo ch'egli preferiva non era quello dello Spluga, ma quello del Lucomagno, ma quanto al Gottardo la frase, che è *la più infelice fra tutte le linee possibili*, è sua.

Comprendete che sono uomo troppo pratico di cose parlamentari per credere con questo di dispensarmi dalle prove. Tutt'altro, ma siccome più che di prove sento parlare di preferenza del giudizio di uomini competenti, ho voluto accennare che sono spalleggiato io pure da un giudice competente che per di più ha dato le prove.

Qui entro in argomento, ma dovete permettere che lo prenda brevemente sì, ma pure nella sua estensione più lata: ho detto tosto quel *brevemente* onde non vi spaventiate; se lo credo utile, anzi *indispensabile*, per la chiarezza di quanto esporrò, il darvi a passo di carica, a vapore se volete, ma pur darvi un breve sunto, un cenno storico di questa questione e sue vicende. Vi sono tali fasi, ebbi tal parte nella pertrazione di quest'affare che se non vi tracciassi questo fugace schizzo storico, dovrei per spiegarli perdersi più tempo, essu'lo meno chiaro.

Nel 1844, il Re Carlo Alberto, di gloriosa memoria, fa studiare a fondo la questione di dotare d'una rete ferroviaria i suoi Stati ed accarezza e si può dire anche di più, s'invaghisce della grandiosa idea di collegarsi colla rete europea vincendo le Alpi da due lati,

perforando il Moncenisio onde unire la Savoia, e dal lato opposto, verso Oriente superando le Alpi Elvetiche, anzi propriamente le Retiche per collegarsi colla Germania.

Qui abbiamo ancora e davvero che possiamo fargli le nostre congratulazioni, un Collega che ebbe parte a questi primi passi come autorità; come Ministro di Carlo Alberto, del piccolo ma glorioso Regno di Sardegna, il commendatore Des Ambrois.

Ammetto completamente ciò che riguarda il lato d'occidente la grand'opera del Cenisio. Si andò più presto, perchè non eravi che un solo padrone, ed allora una sola volontà; le quistioni sul punto a scegliere furono brevi e decise fino dal 1845 nè più variate.

Pel passaggio su d'un territorio estero la cosa era diversa, ma tuttavolta le quistioni non sorsero in quei primordi.

Nel 1847 il Governo Sardo faceva studiare i passi alpini svizzeri più opportuni dai suoi ufficiali ed ingegneri del Genio e fra questi contasi l'attuale Generale Giuseppe Ricci e l'ingegner Carbonazzi che prescelsero il passo del Lucomagno e si venne al punto da stipular un trattato formale internazionale che fu stipulato in Lugano, e porta la data del 16 gennaio 1847.

Ma la data stessa vi indica quali tempi si preparavano.

Venne il 1848 e non si parlò altro. Le casse di finanza largamente provviste del piccolo Regno Sardo furono vuotate dalla guerra del 1848; poi venne quella del 1849 e per allora non si pensò a quell'affare fino, a che Paleocapa lo ridestò in occasione che presentò nel maggio 1853 la legge per condurre la Strada Ferrata al Lago Maggiore. In quella relazione accennò alla necessità pel Piemonte di congiungersi colla gran rete europea al di là delle alpi svizzere e fu quello il primo atto, diremo ufficiale, fatto dopo il nuovo regime costituzionale, e venne fatto da Paleocapa. D'accordo con lui mi incaricai io che ho l'onore di parlarvi e che sedeva nel Parlamento Sardo quale Deputato di Arona, di propugnare quella tesi, precisarla meglio, rapporto al passo, prendendo quello che gli studi degli incaricati del Governo avevano indicato come più opportuno ed era quello del Lucomagno; ed il Conte Cavour, d'accordo collo stesso Paleocapa, propose il sussidio di 10 milioni.

In Svizzera si erano però già elevate delle voci in favore del passo del San Gottardo, ed è ben naturale.

Per essa è più comoda e pei suoi interessi era più desiderata una linea centrale; un distinto lombardo emigrato, e che viveva a Lugano, il ben noto economista Carlo Cattaneo, propugnava già quella linea.

Già fin d'allora la questione del Gottardo non fu trascurata, non si passò oltre con leggerezza da quel grand'uomo ch'era Paleocapa, che primo mosse la quistione nel Parlamento Sardo; egli studiò anche il passo del Gottardo, lo dichiara egli stesso ne' suoi

scritti, ma venne nella più decisa, nella più profonda convinzione che era da rigettarsi come infelicissima dal lato tecnico e soprattutto dal lato economico, più difficile senza paragone dal lato tecnico della linea del Lucomagno, ma la ragione predominante per cui sempre l'avversò, fu l'economica. Giammai il Gottardo sarà una linea utile pel porto di Genova, sentenziò allora, e non si poteva parlare che di quel porto, esso sarà colà battuto da quello di Marsiglia, opinione che mantenne sempre.

Venuta la discussione, io feci la mia parte, Cavour ch'era inteso, come dissi, con Paleocapa propose un sussidio di dieci milioni, che venne inserito nella legge stessa. Poco dopo, il Conte di Cavour che era Ministro degli Esteri, mi chiamò e mi disse che siccome gli premeva molto quell'affare, e vi erano in Svizzera diversi partiti e poteva supporre che si frapponessero difficoltà alla concessione del passo del Lucomagno nell'assemblea del Cantone Ticino, che propendeva pel Gottardo, aveva deliberato, d'accordo con Paleocapa, di mandar me in Svizzera, onde far prevalere il passo del Lucomagno.

Io accettai; Paleocapa mi diede le sue istruzioni; prima di partire mi recai da Cavour a ricevere anche le sue. La propensione pel S. Gottardo è forte, dissi, ed è naturale: converrà parlar chiaro. Ah si l ditegli, mi rispose, che noi facciamo i nostri affari. Io partii nel luglio del 1853, e notate, o Signori, così fra parentesi, che ero valtellinese anche allora e che andava a seppellire per sempre, se allora fossi riuscito, il passo dello Spluga.

Giammai vi ebbe missione più facile perchè era ben precisato lo scopo e ben risoluto il messo. Trovai a Berna, ove allora sedeva la Dieta, illustri personaggi svizzeri ai quali dovetti presentarmi, alcuni dei quali hanno sempre poi figurato. Per quanto fosse gentile la forma, comprendeva e vedeva che la mia missione non era loro grata, ma come le istruzioni erano perentorie e d'altronde allora la Svizzera non dava sussidii di sorta, così il discorso era breve. Si è ben padroni in Svizzera di preferire il passo del S. Gottardo, ripetevi non so le quante volte, ma il Governo Sardo non dà il sussidio che per il passo del Lucomagno che si combina co' suoi interessi. Alla fine d'agosto o a' primi settembre ebbe luogo l'assemblea del Cantone Ticino a Bellinzona ove sedeva allora il Governo Cantonale ed a grandissima maggioranza passò la concessione pel Lucomagno. Una Compagnia inglese alla cui testa stava quel Brett che primo introdusse le corde sottomarine e che due anni prima aveva unito l'Inghilterra al continente, e per questo aveva una certa anzi ben meritata celebrità, era a capo d'una Compagnia inglese che voleva eseguire quel progetto. Tutto pareva arridire; io tornai a Torino diedi conto della mia relazione a Cavour e a Paleocapa, che del resto avevo sempre tenuto al giorno, e poi dietro loro consiglio andai a Genova, che, in sostanza, era la più interessata, e tanto

che la Camera di Commercio aveva mandato due suoi rappresentanti a B. Pinzona quando si doveva deliberare, e che io combattevo colà. Il Sindaco di Genova al quale io spiegai ogni cosa non solo, ma al quale mostrai anche i piani, gli studi che gli inglesi mi avevano affidato, mi pregò di voler esporre il tutto al Consiglio stesso l'indomani a sera. Non rammento ora se lo chiamasse d'urgenza ufficialmente ed invitasse gli individui ciò poco monta: ma quello che posso dire di certo si è che un gran numero venne, io spiegai ai loro occhi certi magnifici piani e disegni di ingegneri inglesi, disegni che occupavano da tre a quattro metri in lunghezza, e venni alla conclusione che senza sussidi non si poteva fare quell'opera, e gli inglesi dimandavano 25 milioni; fatta quella mia esposizione al Consiglio di Genova io ripartii per Torino. Pochi giorni dopo, incontro l'amico e nostro Collega Bona che veniva allora allora da Genova. *Avete ottenuto un successo*, mi dice, *che mai più speravate*, il Consiglio comunale di Genova ha votato un sussidio di sei milioni. È difficile immaginare la mia gioia a quell'annuncio, ma era già nata, era sorta la causa che doveva paralizzare tutto: la guerra fra la Russia e la Turchia scoppiata nell'autunno 1853.

La Compagnia Inglese rinunciò a far il suo appello per quell'impresa; venne il 1854, e col 1855 la nostra cooperazione alla guerra, e non si parlò più per allora di Società esecutrici: ma abbastanza singolare, o Signori, che io, ora posto al bando in Genova, additato come l'accanito oppositore della grand'opera che dev'essere la risorsa di quel porto, sia stato quello che decise il Consiglio comunale a decretare quell'ingente sussidio. Ma prima di finire spero, o Signori, di dimostrarvi quanto a torto mi si creda cambiato, e quale, a mio avviso, fatalissima illusione abbia preso il posto della realtà rapporto a Genova.

Nel 1857, terminata la guerra, Cavour, che mai cambiò idea in proposito, tornò a far votare dal Parlamento Sardo il sussidio dei 10 milioni perchè era scaduto il termine. Paleocapa se ne occupò di nuovo, e questa volta si sperava fare un passo ancor più importante: si sperava d'aver come assuntore nulla meno che quel famoso Brassay inglese ch'era chiamato il Re delle strade ferrate, una specie di Rotschild, fra gli appaltatori. Egli aveva fatto ultimare a sue spese tutti gli studi, e verso il corrispettivo, se ben rammento, di 24 milioni a fondo perduto, si esibiva di far tutto egli stesso. Il buon Paleocapa era al colmo della gioia. Ma eravamo in dicembre 1858, ed anche qui la data basta per spiegar una nuova sospensione. Venne il tanto celebre 4 gennaio 1859 che nella storia d'Italia ha la sua grande importanza, venne la guerra, e come conseguenza l'annessione della Lombardia. Non era ancora spirato l'anno dell'annessione e precisamente nel maggio 1860 che il Ministro dei Lavori Pubblici, ora nostro Collega, Senatore Jacini, giustamente considerando che la mutata condizione dello Stato consigliava nuovi studi, creava

una nuova Commissione per studiare la questione sotto il punto di vista che i cambiamenti potevano aver generato, e nulla era più logico di questo, e mi compiacio rendere questa giustizia al Collega Jacini, e che la prima volta che lo nomino sia per farne un elogio: pur troppo non avrò più ragione di seguire su questa via. La Commissione presieduta dall'illustre Paleocapa decide ancora in favore del Lucomagno.

La città di Milano e la provincia intera per organo del Consiglio provinciale fanno fare esse pure studi accurati e credono che per gli interessi del nuovo Regno sia preferibile altro passo che additano nel Sestimer che è nella catena dello Spluga. Frattanto gli avvenimenti del 1860-61 attraggono l'attenzione universale; passano altri 4 anni ed in nuovo il sig. Ministro Marnabrea, facendo parte del Ministero Minghetti, nomina nell'agosto 1864 una Commissione, credo di 11 membri, per studiare quel passo, ed il signor Ministro Jacini che gli succedette e che faceva parte del Ministero La Marmora, estende la Commissione a 19, facendovi entrare i presidenti delle principali Camere di Commercio d'Italia in numero, di 7, ed è la Commissione che a maggioranza di 11 voti si pronunciò pel passo del S. Gottardo con 3 per lo Spluga, 5 de' suoi membri trovandosi assenti. Dei passi depositati pienamente al fatto; lo stesso onor. Jacini presentò la legge al Parlamento il 25 febbraio 1866.

L'illustre Paleocapa ne fu così profondamente addolorato, che scrisse un opuscolo combattendo le basi principali dei calcoli fatti, mostrandone l'erroneità; ma tutto fu di nuovo sospeso dalla guerra del 1866 che ci diede il Veneto.

Riprodotta il progetto di legge Jacini, è ora passato alla Camera, ed è l'oggetto delle vostre discussioni.

Spero non essere stato troppo lungo, e confido che vedrete com'era indispensabile questa brevissima storia, e come ad essa dovrò più volte rannodarvi e richiamarmi.

Dal canto mio, torno a ripetere, io ho la profonda convinzione, ch'ebbi sempre e divisi con Paleocapa, non esservi linea più infelice per gli interessi dell'Italia che quella del S. Gottardo; che dessa sia la più favorevole per gli interessi della maggior parte della Svizzera, ne convengo; forse lo sarà anche per quelli della Prussia, benchè non lo vedasi chiaro, ma sono dessi i giudici.

Rapporto a noi, ripeterò il motto di Cavour del 1853: *noi dobbiamo fare i nostri interessi e non quelli degli altri, e nel fare interessi comuni noi non dobbiamo sacrificare i nostri a quelli di nessuno.*

Vengo ora a provare il mio assunto e divido il mio discorso in due parti: nella prima io tratterò della linea prescelta indipendentemente dalle considerazioni che si riferiscono al Veneto; nella seconda dell'interesse del Veneto nella scelta del valico alpino.

Il punto essenzialissimo che io voglio trattare è l'interesse economico; di dettagli tecnici non voglio trattenermi, sono questioni non adatte per assemblee:

conviene amalgamare monti di cifre, e quanto sono opportune a svolgino ove si verifica con calma, si dibatte e si riassume, altrettanto poco lo sono per assemblee, non potendosi ammettere e non essendo nemmeno fra le cose possibili il tenere a memoria tante cifre.

Altra cosa si è la discussione di principii fondamentali. Per me, nel nostro caso concreto, il principio erroneo si è che la linea del Gotardo ci conduce a lottare con giganti assai più forti di noi, e che saremo battuti nella concorrenza, e che l'Italia non trarrà il partito che spera e la vittima principale di quella linea sarà Genova.

Un pensiero, o Signori, dominò sempre i propugnatori di quella linea a cominciare dall'illustre Cattaneo venendo fino ad oggi, ed è che Basilea è un gran centro d'affari e che il commercio nostro deve tendere a quella piazza, farne l'obbiettivo della sua gran linea commerciale.

Convegno pienamente che Basilea sia un gran centro d'affari; ma prima di fare un secondo passo io mi chieggo, chi è padrone oggi del mercato di Basilea, di quali forze dispone, quali altre può avere in serbo per lottare e quali sono le nostre forze per sostenere questa lotta?

Secondo me è dalla soluzione di questi quesiti che si deve attendere la risposta, non dalla considerazione del fatto, sebbene verissimo, che Basilea è un gran centro d'affari, poichè se una volta che fossimo colà noi non potessimo farne che ben pochi, ci sarebbe di ben magra consolazione il dire che gli altri ne fanno moltissimi.

I padroni del mercato di Basilea, per non citare che i grandi, sono il porto di Marsiglia che vi arriva per strada ferrata rimontando la vallata del Rodano, ed in proporzioni di gran lunga più forti, i porti di Le Havre, i porti di Londra, Liverpool, inglesi, che passano la Manica e rimontano il Reno; quelli di Amsterdam, di Rotterdam ed Anversa che rimontano pure il Reno. Tutti questi porti fanno commercio per le vie ferrate e pel Reno, rimontandolo di solito sino a Mannheim, d'onde per strade ferrate diramano le mercanzie in ogni parte, e molte fanno capo a Basilea.

Conosciuti i porti, vediamo con qual spesa arrivano le merci: incomincio da Marsiglia. Il commercio che parte da quell'emporio per Basilea segue oggigiorno la seguente via: Marsiglia, Lione, Basiglio, Mulhouse e Basilea con un percorso di 739 chilometri.

Tuttavolta non durerà a lungo questa cifra perchè due abbreviamenti sono in vista i quali, secondo gli uni, darebbero 84 chilometri in meno, e questa cifra precisa di 84 chilometri la trovo annunziata nella confutazione che fece l'on. Paleocapa delle conclusioni della Commissione: ma siccome non è dettagliata, io non voglio accettarla anche perchè non so in quali condizioni di produzione si trovi; a bene accetto l'abbreviamento ammesso dalla Commissione, e dirò meglio, dal signor Rum-

beaux limitatamente a 46 chilometri in lungo di 84 come leggesi al vol. II, pag. 45, e così io fisso, sui dati della Commissione, la lunghezza da Marsiglia a Basilea in chilometri 683.

La distanza fra Genova e Basilea, come rilevasi dal suddetto libro: *Ferrovia delle Alpi Elvetiche*, è di chilometri 504 alla stazione centrale, e di chilometri 510 alla stazione Bastese. Io prendo però la più breve come la più favorevole agli avversarii.

Ora, il vero lavoro che sarebbe a farsi, sarebbe di trovare in modo esatto il costo del trasporto d'una tonnellata merci a piccola velocità da Marsiglia a Basilea, e da Genova a Basilea.

Per Marsiglia non è difficile, ma per Genova lo è assai più, dovendo più o meno basarsi su ipotesi; ma siccome è pure il vero perno della questione, io darò ragione di ogni cifra, e voi giudicherete.

Due modi vi sono di fare un simile calcolo, l'uno che chiamerò più pratico, più facile a comprendersi purchè fatto da uomini con petenti; l'altro più scientifico

Il primo sta nel determinare una cifra che riassume in sè tutte le spese di esercizio, quelle di manutenzione ed il lucro che si spera; il secondo sta nel ridurre prima virtualmente tutte le strade in pendenza a strade di pianura; ridurre tutto ad una sola unità, e su quella fare i calcoli: una simile linea si chiama *virtuale*, ed è contrapposta alla reale. Io sono in grado di dare un esempio per entrambi questi due modi di calcolare; addurrò le fonti, e vedrà il Senato come l'uno realmente controlla l'altro. Già vi dissi che la stessa questione d'oggi, fu da me studiata e discussa con l'illustre Paleocapa nel 1853. Si noti bene che quanto sto per dire, trovasi stampato; non è il caso che si possa dire che *fucio parlare i morti*, se non avessi quella prova, non addurrei punto l'opinione di Paleocapa.

Quando adunque studiava assieme a lui questa questione chiesi cosa poteva calcolare il costo medio d'una tonnellata da Genova al Lago di Costanza. Avevamo allora tre classi di tariffe, una di 12 centesimi alla tonnellata chilometrica, l'altra di 14 e la terza di 16.

Prendete, mi disse, quella dei 14: Mi pareva un po' alta; tutt'altro, mi rispose, *penale alle forti spese di trazione ed a quelle ingenti di manutenzione, il che tutto deve pur sortire da quella tariffa, e 14 cent. d'una strada che valica Appennino ed Alpi, vi so dire che danno meno lucro che 10 centesimi d'una che corre in pianura.*

Dietro questi dati una tonnellata merci da Marsiglia a Basilea costerebbe L. 68.30, omettendo i costi detti diritti fissi, perchè li ometto per entrambe le linee: una tonnellata da Genova a Basilea costerebbe in ragione di cent. 14, L. 70.56.

La differenza, come vedete, non è grande, come non ne troverete mai di grandi, ma vi dirò fin d'ora che non è Marsiglia che mi fa paura.

Per quanto piccola, questa differenza è in favore di

Marsiglia; ma taluno dirà: non accetto il calcolo, la sua base.

Veniamo alla dimostrazione scientifica.

Ho spiegato il metodo scientifico, ossia la così detta *linea virtuale*. È il metodo che ha tenuto la Commissione, ed ecco come è nato.

L'esperienza ha provato che correndo in piano si può calcolare la spesa d'esercizio in ragione di centesimi 2 e 25 mill. per chilometro, e fu precisamente la linea Lione-Marsiglia che somministrò questa prova. L'esperienza ha provato del pari, e questo sul Simmering, che quando una linea supera il 17 per mille, ma non passa il 25 per mille, la spesa è precisamente il doppio; e questi calcoli sono, ripeto, gli ammessi dalla Commissione, come si può rilevare dal volume primo, pagina 21, nel capitolo *per la determinazione dell'obbiettivo commerciale*. La realtà si è 2, 25 in piano e 4, 49 in quelle pendenze manca un millesimo al preciso doppio ma non vogliamo complicar conti per un millesimo, e prenderò, come tutti fanno, il doppio.

Dietro queste norme la Commissione stabilì la *Linea virtuale* Genova-Basilea in chil. 649, ossia aggiunte ai reali 504 altri 145 chilometri che fanno i 649 e che io mi permetto per maggior chiarezza portare a 650, tanto più che mi fermai alla stazione di Basilea che pur dista 6 chilometri da quella del Badese.

Questo calcolo voi lo trovate nel volume primo, pagina 177, delle cifre romane.

È dunque detta Commissione governativa che stabilisce questa cifra.

Se non vi fosse nulla da aggiungere, i 650 chilometri *virtuali* darebbero a 10 centesimi il prezzo di L. 68 per tonnellata da Genova a Basilea, mentre io dissi che Marsiglia arriva con 68.

Ma io ho due cifre da aggiungere.

Tutti quei calcoli solo fatti sulla base che nessun punto della linea superi il 25 per mille e come al Simmering non ha vi pendenza maggiore, la cosa non poteva essere diversamente; ma noi abbiamo anche il 35 per mille, e lo abbiamo nel tratto da Busalla a Pontedecimo. Sono solo 10 chilometri è vero, ma costano come 50. Questa è la cifra che tempo fa mi comunicò un ingegnere, cioè che ci voleva tanto carbon fossile per superare quei 10 chilometri come per 50 in condizione normale piana. Voglio che in luogo del quintuplo sia solo il quadruplo, essendo qualche tempo che io feci quella dimanda e frattanto si perfezionarono le macchine; il quadruplo vi rappresenta dunque 40 chilometri. La Commissione non ne calcolò che 20, colla linea virtuale; sono quindi 20 da aggiungersi, ma questa è poca cosa. Ma altra più grave da aggiungersi è quella relativa alla spesa di manutenzione per nulla confusa con quella d'esercizio; ora, qui vi è un apprezzamento che certo può ammettere una latitudine, ma io voglio prenderla sì bassa

che spero che nessun uomo pratico vorrà trovarla al disopra del vero, e voglio ammetterla come corrispondente al solo 6 per 0/0 della linea virtuale, ossia 39 chilometri.

Ora, la linea reale essendo di 650, io suppongo che i 30 chilometri rappresentino tutte quelle spese in più ed avrò 650 che è la vostra linea più 20 il piano del 35 per mille, più 39 la manutenzione, in tutto chilometri 709, con che la tonnellata merci da Genova a Basilea salirebbe a L. 70 e centesimi 90, ovvero in cifra tonda a L. 71.

Voi vedete come questi calcoli si ravvicinano, come l'uno controlli l'altro; eppure di mio non ha vi che un apprezzamento sul costo di manutenzione d'una linea in montagna in confronto d'una in pianura. Ho calcolato credo al disotto del vero; ma siccome pur troppo ho larghezza d'argomento per dimostrare l'erroneità della scelta, voglio ammettere quello che i legali chiamano la *dannata ipotesi*, cioè che abbia torto che chi arriva a Basilea con L. 68 sia il porto di Genova, chi vi arriva con 71 sia quello di Marsiglia: forseché è tal differenza che vi dia qualche certezza di prospero avvenire? No per certo.

Voi siete alla piena disposizione di Marsiglia. Essa vi batte quando lo voglia.

Io non andrò a cercare gli esempi di Compagnie che per eliminare la concorrenza vanno allo zero di ogni guadagno, trasportando al puro rimborso di spese, benchè siano esempi quotidiani. Io dico solo che anche ammettendo un lucro, Marsiglia batte Genova ogni qualvolta le piaccia.

Io prendo le mosse non da calcoli ipotetici, ma da fatti reali. Oggigiorno la Compagnia delle strade ferrate da Marsiglia a Lione trasporta oggetti a centesimi 2 e $1\frac{1}{2}$ al chilometro la tonnellata; sono le materie prime, calce, mattoni, ecc. Ammetto che dica: io porto a 3 centesimi quell'unità per tutto.

A compagne, pelle quali, per quanto sia ingente la risorsa di quei trasporti, pur non rappresenta che una quota parte del complesso, come il 4°, il 5°, è possibile il rinunciare ad un guadagno e far quei ragionamenti: Marsiglia, se vuol battere Genova, abbassa la sua tariffa ad una sola cifra: p. e. dice: con 20 lire per tonnellata-chilometrica io trasporto quanto mi viene consegnato a Marsiglia per Basilea senza guardare tampoco per entro i colli, sia che contengano pelli, sia che contengano seta, ovvero, il che torna allo stesso, pone alcune materie a cent. $2\frac{1}{2}$, oltre a $3\frac{1}{2}$, sì che il guadagno di chi spedisce sia un po' meno ingordo sulle materie di maggior valore; ma torno a ripetere il risultato è lo stesso, in complesso il trasporto è rappresentato da 20 lire dal porto di Marsiglia a Basilea. Il guadagno è minimo, ma non vi è perdita.

Che questo sia possibile, ve lo dice il fatto che si va ben oltre, si va persino alla perdita reale; ma sono esagerazioni che non durano, e quindi io non voglio

ricorrere a quel caso, ma ricorro invece al più comune che vediamo ogni giorno una lotta con ribasso di tariffa legittimo, ossia che uno non toglie la libertà dell'altro, poichè vi sono anche ribassi illegittimi, ed io dovrò darvene un esempio notevole.

La Compagnia padrona della strada ferrata di Marsiglia e la Svizzera egualmente interessata, si accordano e fanno quel ribasso per tenersi il transito del quale sono le padrone. Potete voi fare altrettanto?

Potete voi dire: ebbene, trasporterò anch'io a 20 lire ogni tonnellata di merci?

No, voi non potete fare questa guerra; sostenere questa lotta senza la più completa rinuncia ad ogni risorsa; non potete farlo perchè per voi la linea Genova-Basilea, se non è tutto, almeno rappresenta gli 8/10. Voi non siete nelle condizioni della Compagnia padrona della gran rete che volge al Mediterraneo e nella quale il transito per Basilea rappresenta solo una quota parte bassa, forse del 5° o del 6°, mentre per voi rappresenta gli 8 decimi almeno essendo io con ciò ben largo nel concedere una parte alle altre provenienze. Or vi pare che sia una bella condizione l'essere esposti a simile caso cotanto probabile; il porsi a disposizione del concorrente nemico? Non rispondetemi che non è probabile, poichè io vi replicherei, che si va ben oltre, ed i casi di trasporto al puro rimborso di spese si costano a centinaia, e nel caso di 3 centesimi quella linea ha un beneficio dacchè lo ha sui 2 e 1/2.

Quanto occorra a voi perchè la strada renda, lo dicano le vostre tariffe menzionate all'articolo 8 della Convenzione di Berna, nella quale calcolaste che per ogni pendenza sopra il 15 per mille vi è d'uopo di poter andare nullamano che ad 8 centesimi per le materie così dette *brute*, e nullamano che a 19 per le materie di maggior valore, che pur sono quelle che devono darvi il reddito, come i cotoni, le pelli, i generi coloniali e simili, dacchè non saranno certo i mattoni e la calce che si spediranno dall'Italia in Germania o viceversa.

No, voi, colle gravi spese di manutenzione, non potete discendere sotto una media generale di 10, o di 11 nel complesso senza esporvi a rovina e non dar mai il più piccolo dividendo.

A questo vi condusse l'aver voluto lottare con Marsiglia.

Ma poi, o Signori, cosa sarebbe se Marsiglia, della quale tanto si è parlato, si parla e si parlerà, non è nemmeno il più forte, il più terribile nemico? anzi lo dichiaro debole in confronto a quelli che sto per accennare!

Qui, o Signori, vi prego di farmi il favore del *maximum* dell'attenzione, perchè io vengo a quella prova che per me è la capitale, è quella che vince ogni altra.

Signori, io vi dico e vi ripeto che Marsiglia non è il più gran nemico che Genova incontri a Basilea ve

n'ha un altro più potente; e questo, riassunto in una sola espressione si chiama il *Reno*, il re dei fiumi germanici, il loro Po, ma ben altrimenti utilizzato che il nostro.

Per la via d'acqua che porge quel fiume gigantesco si avanzano di solito fino a Manheim coi loro commerci i porti di Londra, d'Amsterdam, di Rotterdam, di Anversa e di Le Havre e si avanzano trasportando le merci a prezzi favolosamente bassi.

È un fatto, o Signori, che Marsiglia non domina sul mercato di Basilea, come forse comunemente si crede; fa bensì ogni sforzo: ma quei potenti, quei giganti di Basilea come io chiamo i porti citati, le fanno formidabile concorrenza; e questo per una ragione semplicissima; perchè le strade ferrate costano le centinaia di milioni, mentre la grande via del Reno costa nulla; fu madre natura che la fece ed è madre natura che la conserva, tutti i capitali ingentissimi di prima costruzione d'una strada ferrata, tutte le spese di manutenzione sono risparmiate.

A questi nemici, a questi giganti di Basilea che tengono in rispetto Marsiglia, voi non avete fatto attenzione nè punto nè poco, precisamente come non esistessero; ma dessi faranno ben notare la loro esistenza quando vi anderete.

Voi non vi curaste mai di altro che dei *passaggi rivali* a traverso le *Alpi elvetiche*.

A pagina xiii del volume I si leggono le seguenti parole del sig. Ministro Jacini.

Conviene premettere che nell'estate 1864 il signor Ministro Menabrea, aveva nominato una Commissione per studiare i passi alpini: « *Il riferente* (sono le parole del signor Jacini) *chiamato poco dopo a reggere il portafoglio confermava l'incarico dato dal suo antecessore alla suddetta Commissione, raccomandandole soprattutto il metodo strettamente comparativo fra i passaggi rivali e di ridurre a comuni coefficienti i risultati ottenuti dal suo esame; affinché si potesse in tal guisa istituire un esatto confronto fra le condizioni dei tre passaggi del Lucomagno, dello Spluga e del Gottardo sui quali era principalmente chiamata la pubblica attenzione.* »

Voi non vi occupaste che dei *passaggi rivali*, ma vi possono essere anche i *fiumi rivali*, e che rivali! Il Reno colla sua via gratuita fa sì che i porti indicati battano Marsiglia a Basilea, non già nel senso di escluderla, ma nel senso che è lontana dal far gli affari che vorrebbe, perchè li fanno dessi, e tanto più hatteranno la nuova arrivata Genova.

Che grande, minuto, sterminato sia il lavoro fatto sui passaggi da quei tecnici incaricati, ne convengo: sono lungi dall'ammettere tutte le cifre indiate e, se occorre, lo dimostrerò; ma convengo il primo che rapporto a quel quesito, *esame dei tre passi alpini* Gottardo, Lucomagno e Spluga, è cosa che *shalordiscr.* ma era un lato della questione; dell'altro egualmente importante non solo non si fece cenno, non solo

non vi è una pagina con particolari delle spese e prezzi coi quali a Basilea concorrono i porti formidabili di Amsterdam, Rotterdam, Londra, Anversa e Le Havre, ma anzi havvi l'esplicita dichiarazione che non si volle occuparsene.

A pagina 48 del volume I, parte II intitolata: *Studi Commerciali*, al capitolo che ha per titolo *Determinazione dell'obbiettivo commerciale*, trovansi in margine le seguenti parole: *Porto concorrente al Nord*.

Io confesso che inarcai le ciglia quando lessi la parola *porto*. Come mai, dissi, un porto solo? Ma tosto vidi che il tecnico il quale aveva fatto quegli studi non parlava che di strade ferrate che possono unire un porto a Basilea; ed infatti ecco che cosa dice:

Nelle osservazioni preliminari sui porti del Nord riportate al principio dell'Allegato II (che ben inteso si riferiscono poi sempre a strade ferrate che legano quei porti) è dimostrato che il porto di Anversa è quello che trovasi più vicino alle diverse città lasciate nella zona di Genova dalla concorrenza dei porti di Marsiglia e di Venezia, e per conseguenza considereremo Anversa come il solo porto concorrente di Genova verso il settentrione, facendo perciò COMPUTAMENTE ASSUNZIONE DEI PORTI DI AMBURGO, BREMA, AMSTERDAM, ROTTERDAM E DELL'HAVRE: e poi continua: considerando soltanto i trasporti per via ferrata ecc., ecc.

Di trasporti per via d'acqua dichiarasi adunque che non se ne occupò né punto, né poco.

Che quei tecnici che ebbero la massima di studiare tutti quei passi, e linee concorrenti di strade ferrate, non avansi punto occupati delle vie d'acqua, non è cosa che faccia meraviglia, nè io ne do loro carico; ma dico e do carico al Governo, che pur doveva sapere che gigantesco è il commercio per la via del Reno; questo è l'errore grande, e che si pagherà caro, ma caro assai, e più che altri lo pagherà Genova.

Ma come! Voi innamorati del grande obbiettivo che presenta Basilea, quel grande centro (a fronte del quale si direbbe che quello del *Lago di Costanza* non è che un pigmeo), voi non voleste occuparvi di tutti i padroni attuali di quel grande mercato e vi contentaste solo di sapere se e come può arrivarvi Genova in concorrenza a Marsiglia! Ma e tutti gli altri porti? Cesseranno di fare il commercio perchè voi non li avete contemplati? Dove sono i vostri studi intorno alle loro spese d'arrivo? Che importa se questo si fa per terra o per acqua, e se questa via d'acqua che costa nulla è precisamente la causa ch'essi tengono in grande rispetto Marsiglia; non è egli evidente che vi terranno anche Genova?

Voi non potete nemmeno dire che ritenete che la più forte piazza sul mercato di Basilea sia Marsiglia, dacchè nello stesso vostro gigantesco lavoro vi sono le tabelle che accennano al commercio di transito fra Marsiglia e la Svizzera e la Germania, e dimostrano che non è grande quel commercio.

Se è indubitato che Basilea è questo gran centro;

se Marsiglia non è così potente, come si crede, egli è evidente che vi dev'essere qualcuno più forte di Marsiglia, poichè gli affari pur si fanno; vediamo e studiamo chi è questo o questi padroni che sono più forti di Marsiglia.

Questo secondo passo avrebbe condotto alla scoperta di i giganti di Basilea; per nulla spaventati che siano stati così poco considerati da non tenerne conto in un libro di forse due mila pagine e con t belle e confronti senza numero; ma non havvi una sola pagina che contempi le vie d'acqua che di tanto rendono più facile il concorso a quel grande mercato a quell'obbiettivo cotanto desiderato.

Anche qui posso dire: io dal canto mio gli studi li ho fatti non oggi, ma quando coll'esimio Palencapa esaminava la questione. Allora io mi procurai ragguagli da una persona che aveva coperto un alto posto nell'amministrazione centrale delle dogane Svizzere a Berna.

Non calcolato il dazio fluviale sul Reno, ecco come si stabilivano i prezzi in media.

Le Havre 8. e 6 se non eravi impegno di tempo fisso, ossia 80, e 60 la tonnellata.

- Amsterdam 80
- Rotterdam 70
- Anversa 80
- Londra 80

Tutto questo può variare d'un 10 e 15 per 0/0 in più o meno a seconda di occasioni, e soprattutto di certezza o meno di carico di ritorno.

Interpellato uno spedizioniere che valore potevano avere oggi quelle cifre, rispose che sono troppo alte, che la concorrenza ed i trasporti perfezionati, le macchine che abbruciano meno carbone e più perfette le hanno fatte ribassare non meno del 15 per cento ed anche più. Dietro questa norma avremmo Le Havre che arriva, secondo la differenza, di impiego o meno di tempo colla spesa di 68 lire, o solo con 48.

Amsterdam, Anversa e Londra colla spesa di circa 68; Rotterdam con quella di 60.

Se noi confrontiamo quelle cifre colle possibili per Marsiglia troviamo che questa vi arriva con L. 70, ponendo la media a 10 cent. la tonnellata chilometrica, e Genova, come si disse, con lire 71. Ma io ammette l'invertimento, e sia pur Genova che arriva con 70.

Voi vedete che le differenze non sono gravi, ma sono tutte a favore dei porti del Nord, superiori a Marsiglia e Genova.

Ma se la differenza non è grande, e non può essere altrimenti dacchè allora non potrebbe lottare, è però grave nel senso che tutto sta per la possibilità d'una diminuzione facile sul prezzo attuale di chi usa le vie d'acqua in confronto delle strade ferrate.

Sono cose dirò che si sentono anzichè ammettano una dimostrazione matematica; ma chi non vede quanto del ba esser più facile il ribasso sui noli alle Compagnie ed anche ai singoli proprietari padroni de' battenti a vapore che non alle strade ferrate? Qui entra in

scena il nessun costo della via, le spese poche o nulle di mantenimento in confronto delle relative costosissime delle strade ferrate.

Non voglio fermarmi di più su ipotesi, per quanto sieno fondate. Ma una condizione ancora devo citare della superiorità di Basilea sopra Marsiglia e che avrà e manterrà anche sopra Genova.

Per troppo le questioni commerciali sono difficili per la ragione che sono molto complesse. È sempre un cumulo di circostanze che è in scena nel fatto, e chi non le studia tutte nell'attualità e peggio, parlando del futuro, non sa contemplarle, cade in errori.

Per quante siano però, havvend di più o meno influenti, e se qualcuno mi dicesse: voglio assolutamente che mi indichiate quella che ritenete la più influente per la prosperità di un porto, io risponderei la *facilità di trovare un carico di ritorno.*

Osservate nel fatto come questo sposta tutto, come annichila tutti i calcoli delle distanze, si da andare all'incredibile.

Vengono ora ogni giorno navi dalle remote Indie, passano il Canal di Suez, hanno merci pel centro dell'Europa. Ma che non sarebbe più indicato dei porti di Trieste, Venezia e Marsiglia che tutti hanno dietro di sé strade ferrate che in breve porterebbero le merci al centro dell'Europa? Invece nessuno se ne dà per inteso, tranne chi carica espressamente per quei porti, e passano dal Mediterraneo all'Atlantico, passano la Manica e vanno o in Inghilterra o nel Mare del Nord e di colà le merci o pel Reno o per le strade ferrate entrano nel cuor dell'Europa, dopo aver fatte molte migliaia di miglia in più che se avessero sbarcato ai porti accennati dell'Adriatico o del Mediterraneo.

Perchè questo? Perchè hanno la certezza del carico di ritorno per le Indie.

Qual è la più grande sventura di Genova in oggi? Non offrir che ben poco in proposito: le navi devono partire in buona parte da essa in zavorra.

Come si trova Marsiglia in proposito? Non bene nemmeno essa come accennai: eppure ha la via aperta dietro di sé.

Chi le fa concorrenza? I giganti di Basilea! Ma come mai potete pretendere che ammesso pure tutto quello che volete di brevità della via che poi si riduce nel caso posto da voi stessi a poche decine di chilometri, come mai, dico, volete supporre di mutar questa condizione e che il carico che i porti del Nord sottraggono a Marsiglia non lo sottrarranno a Genova?

Sì, essi ribasseranno i loro noli e lo possono fare di preferenza per le ragioni svolte che nulla loro costa la gran via del Reno, e lasciate che lo ripeta, quella gran via che la natura fece gratis e gratis mantiene.

Voi volete ad ogni costo il gran centro, il vostro obiettivo; ma quello appunto perchè fortissimo vi paralizzierà, e Genova, invece di trovar colà il suo gran trionfo, vi troverà un'illusione relativa a quanto calcola.

Colà sta il gran pericolo, non in Marsiglia che più o meno è nelle condizioni di Genova, sebbene le reputi migliori e dissi come può battere Genova. Ma convengo che si parlò troppo di Marsiglia e fu un danno. Si parlò poco o nulla dei porti del Nord, della loro potenza e fu un male. Se si fosse sviluppato quell'argomento, se il Governo stesso lo avesse ben sviluppato come fece per i passaggi alpini, io credo, o Signori, che non saremmo qui a discutere questa legge.

Ora passo al luogo ove a mio avviso era assicurato tutto quel maggior trionfo, tutto quel successo che Genova e l'Italia potevano attendersi dalla loro comunicazione o collegamento colla rete Svizzera; passo al punto obiettivo che vagheggiai per primo, che vagheggiò l'illustre Paleocapa e lo stesso Cavour, del che io suo inviato nel 1853 ho le prove, al punto obiettivo del Lago di Costanza.

Sul punto d'arrivo fui sempre d'accordo con Paleocapa; divergemmo, dopo l'annessione della Lombardia, sulla via: ei voleva il Lucomagno, io stasi ancora per lo Spluga; ma il punto di partenza ed il punto d'arrivo sono eguali, *Genova ed il Lago di Costanza*. Ma non solo sono eguali i due punti di partenza ed arrivo, ma la lunghezza delle linee, dopo l'esecuzione della linea Voghera, Pavia, Milano, Lecco, è di qualcosa più breve quella dello Spluga; con 450 chilometri si andrebbe ora da Genova al Lago di Costanza per la via del Lucomagno a Coira, e con 432 chilometri vi si arriverebbe per la via di Milano, Lecco e Coira; e questa cifra siccome importa giustificarla, perchè base di confronto, si decompone come segue:

Genova Milano, via Voghera Pavia, come lo trovate sugli orari	chil. 152
Milano Lecco, come ammesso da tutti senza contrasto	» 49 80
Lecco Colico, come è pure ammesso	» 87
Colico Coira, come trovasi al vol. 1 ^o , pagina 406, del Gran Libro	» 103 20
Coira Rosacco, come dagli orari	» 90

Totale, Genova Lago di Costanza chil. 432. Pel Lucomagno sarebbero 450 circa; la differenza non è grande; ma è in favore dello Spluga.

Per semplificare la cosa dirò che l'una vale l'altra sotto tale rapporto, e quantunque io preferisca quella dello Spluga, non esito a dire che preferirei oggi giorno ancora il Lucomagno al Gottardo, benchè il Lucomagno sia la negazione dello Spluga, come già ebbi l'onore di dirvi.

Quello che io preferisco anzitutto è il coal delle *punto obiettivo*, è il gran mercato del Lago di Costanza. Quello è il vero centro per il commercio d'Italia e soprattutto di Genova, e mi accingo a provarlo.

Mi è d'uopo anzitutto darvi un'idea di questo centro, tanto più che il Lago di Costanza è grande, ed che gli antichi lo chiamavano il Mar di Svevia. Esso è grande è vero, ma le strade ferrate ed i va-

pori lasciandogli tutta la sua grandezza, ne hanno tanto ravvicinate tutte le sue sponde che può dirsi un vero gran centro nella più rigorosa espressione di questa idea. Che una mercanzia venga dal mare del Nord, che venga dal Mediterraneo, o dall'Adriatico, e sia diretta piuttosto all'uno che all'altro punto del Lago di Costanza, a Rosacco piuttosto che a Romanshorn, a Lindau piuttosto che a Fridrichshafen, la differenza è così minima, rispetto ben inteso ad ogni singolo porto che il prezzo è pressochè eguale; e per questo, quando si dice che il Lago di Costanza è un gran centro di affari, si dice cosa esattamente vera nel senso che dà il commercio alla parola *centro d'affari ed obbiettivo d'una linea*.

Questo centro adunque sarà meno importante forse di quello di Basilea; ma senza soffermarmi su questo perchè è ricerca perfettamente inutile, io dico che è esso pure un centro imponentissimo, basta dire che vi fanno capo 6 strade ferrate, bagna il territorio di 5 Stati, la Svizzera, l'Austria, la Baviera, il Wurtemberg e Baden, è percorso da un numero favoloso di vapori ed è riconosciuto infine come uno dei più grandi centri d'affari.

Stabilito come il Lago di Costanza, preso in questa generica espressione, possa dirsi un obbiettivo, per una data linea, vediamo quali sarebbero le condizioni di una linea che venga da Genova passando per la Spluga.

Per giudicare di questo, dobbiamo fare lo stesso ragionamento che abbiamo fatto per Basilea, cioè dobbiamo chiedere quali sono i porti che ora dominano quel centro di commercio.

Or bene, essi sono: Le Havre dell'Atlantico, i porti di Londra, Anversa, Rotterdam, Amsterdam, i medesimi che troviamo a Basilea, ed in più Brema ed Amburgo dal lato del Nord; Trieste dal lato dell'Adriatico, e Marsiglia cogli ultimi suoi sfoghi dal Mediterraneo. Dire in modo esatto quali sono i noli da questi porti e singolarmente è impossibile, perchè anzitutto non sono fissi e poi vi sono differenze notevoli fra trasporti tutto a strade ferrate e misti, ossia parte per acqua e parte per terra, ma questo posso dire in modo certo che stanno fra un minimo di lire 7 al quintale metrico di 100 chilogrammi, ossia 70 lire alla tonnellata, ed un *maximum* (ma per casi non eccezionali) di 100 lire per tonnellata.

Quelli sono i porti coi quali Genova ha da lottare, quella Genova che vi arriverebbe con 432 chilometri. A colpo d'occhio voi vedete subito quanto è cambiata la posizione non tanto dal lato di Genova, che alla fine dei conti, ammettendo sempre la tariffa remuneratrice di 14 centesimi per tonnellata-chilometro, ha pure una spesa di L. 60,48, ma dal lato degli altri porti, in confronto a Basilea.

Tutti que' vantaggi che avevano su quella piazza sono tanto sensibilmente diminuiti, che que' giganti hanno preso forme comuni, e la cosa è ben naturale, poichè sono sparite le facilissime vie d'acqua in gran parte.

ed i porti che se ne valgono ancora hanno chi 150, chi 200, chi 300 chilometri da fare ancora per strade ferrate, e quelli che non possono godere di vie d'acqua hanno 500, 600 e 700 chilometri di strade ferrate continui dai rispettivi porti, come Brema, Amburgo, Trieste: o sono linee più lunghe ovvero soggette, come quella di Trieste, alla medesima condizione di Genova, cioè di dover passare le Alpi, e quindi colie stesse spese.

Ora prendete pure una cifra anche alta come media di trasporto d'una tonnellata da Genova al Lago di Costanza, prendete pure 14 centesimi tutto compreso, voi vi arrivate con L. 60,48.

Ma con i 432 chilometri, voi non arrivate che al Lago, a Rohrschach. Ebbene, aggiungete pure altri 40 chilometri per portarvi al centro, avrete 472 chilometri, ed allora la tonnellata costerà L. 67,48.

Quella cifra vi rappresenta la media di tutto il gran centro, poichè egli è evidente che se non basta per l'estremità è di troppo pel principio. Eppure è il vostro *maximum*, ossia voi siete al disotto del minimo della spesa colla quale arrivano oggi i porti i più attivi. Genova sarebbe fra le dominanti, essa che a Basilea sarà fra le dominate; e questo ripeto non tanto perchè sia grande la differenza di costo fra il trasporto da Genova al Lago di Costanza in confronto di Basilea, ma perchè grande è la differenza degli altri porti, il che poi conduce al medesimo risultato.

Sì, o Signori, io ho la profonda convinzione, e prima di me l'aveva Paleocapa, che Genova non farà a Basilea la metà affari di quello che farebbe al Lago di Costanza, e con tutto questo siamo denunciati come i suoi avversari. I fatti proveranno chi aveva ragione, ma pur troppo dovranno provarlo colla prima parte, colla parte negativa; ma dico, che è ancora una fortuna che non sia impossibile la seconda, e la sfera dello Spluga sia pressochè tutta indipendente da quella del Gottardo.

Eccomi, o Signori, alla conclusione dell'esame direi economico-commerciale, quello che, a mio avviso, doveva essere il predominante.

Io vi ho parlato finora dei movimenti commerciali alludendo al movimento ordinario, quello che si occupa del trasporto di oggetti che servono ai bisogni di prima necessità, o di comodo delle materie prime d'industria; ma che sarebbe se vi provassi che quel gran centro che si chiama il Lago di Costanza somministrava a Genova un'altra risorsa di importanza somma e del che non vidi fatto cenno in nessuna Relazione e che pure è fra le più ricercate, le più ambite? La grande risorsa degli emigranti. Sono ormai 30 anni dacchè si è stabilita questa corrente d'emigrazione dall'Europa verso l'America ed Australia, variando fra un estremo di un *minimum* di 50 mila ed un *maximum* che nel 1854 raggiunse perfino la cifra di oltre 400 mila. È un gran fatto che chiamò e chiama l'attenzione degli economisti, come dovette chiamare quella dei le-

gislatori; ma per carità non si spaventi il Senato credendo che io voglia qui trattare questioni estranee o sotto un punto di vista non strettamente collegato al nostro tema. Per me ed in questo caso gli emigranti, per quante siane persone rispettabili anch'essi, altro non sono che un articolo d'introito: volere o non volere è merce; ma sappiate che la merce-uomo è la più ambita, la più accarezzata fra tutte, perchè è la più lucrosa: e tant'è che vi sono porti che devono la loro fortuna all'essere porti d'imbarco per gli emigranti.

Nel continente abbiamo Brema e Le Havre che sono fra i primi, e si tratta di milioni, ma molti, che loro frutta questa circostanza. In Inghilterra abbiamo Liverpool già potente senza di quello, ma con quello potentissimo.

Quando, anni sono, studiando la questione del movimento commerciale nel centro del Continente, vidi come Le Havre signoreggiava sul Lago di Costanza a fronte di quella rispettabile distanza non sapeva trovare la ragione e la chiesi a persona di me più cognita di simili dettagli e mi diede la spiegazione del fatto importantissimo dell'emigrazione che Le Havre aveva saputo tirare a sé, e per il che non vi era capitano che non desiderasse far capo a Le Havre, offrendo alla sua volta noli per il trasporto di cotone molto bassi, perchè ne era largamente compensato dal caricar poi di ritorno la merce-uomo. Purtroppo e sul serio vi ebbero capitani così snaturati che li trattarono come vere balle di mercanzia; e fu allora che i Governi dovettero intervenire, prescrivendo il numero massimo in ragione della capacità dei bastimenti. Ma perdonate la leggera deviazione dalla retta, e tornando al beneficio dei porti vi dirò che è tale e tanto da costituire esso solo un grandissimo ramo di risorsa appunto pel così detto *carico di ritorno*; lo è al punto che i porti cercano strapparselo l'un l'altro, ma è evidente che ciò non si può fare che offrendo migliori condizioni, e chi è più in condizione di farlo, trionferà. Or bene, o Signori, sapete voi qual è il paese del continente che dà il maggior numero di emigranti? È la Germania. E sapete voi fra i tanti paesi della Germania quali sono quelli ancora che ne somministrano in maggior copia? Sono il Wurtemberg, l'Assia, la Baviera, si direbbero i paesi dell'antica Svevia, infine sono precisamente i paesi che attorniano il Lago di Costanza. Ora pensate che fra le cose le più certe, le più sicure, vi era quella che colla minima spesa di una ventina di lire, masse di emigranti potevano venire da quel centro a Genova. Poichè dovete sapere che anche le strade ferrate cercano strapparseli l'una all'altra, ed in Germania si trasportano emigranti sapete a qual prezzo? A tre centesimi per chilometro ed anche meno. Da quel centro a Genova torrono colla strada ferrata 432 chilometri; eccovi come esigendo anche un 50 per 0/0 di più delle strade ferrate della Germania, ossia centesimi 4 1/2, si potevano traspor-

tare con 20 lire a Genova e battere sotto questo rapporto molti altri porti.

Infine lasciate che lo ripeta, Genova sarà fra i porti dominanti sul Lago di Costanza dove si faranno meno affari che a Basilea; ma se colà avrà forse un 8, un 10 per 0/0 del totale di affari se gli altri lo concederanno; in quel suo vero centro naturale dei suoi affari avrebbe avuto per totale forse il 25 od il 30 per 0/0, ma tutto si sacrificò al grande obiettivo.

Queste sono le mie considerazioni economiche; i punti sui quali ho creduto chiamare la vostra attenzione e ritengo capitali. — In esami tecnici non entro, ma solo di volo voi mi permetterete che vi dica cosa ne pensasse quell'uomo che pur tutti stimavate che fu il sommo Paleocapa. — Capisco che taluno gli negherà, quell'epiteto di *somme* in quest'affare, ma per me lo fu anche in questo.

Esistono quattro scritti, se anche non lunghi, su questa questione.

Nel primo del 1863 intitolato: *Sulla ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche*, trovasi il seguente passo a pagina 45:

« La vera principale ragione di questa preferenza (pel Lucomagno) si fu che indirizzando la ferrovia che parte da Genova a Basilea, anzichè per Coira a Rouschach ed alla parte orientale del Lago di Costanza, si viene a fare che il commercio di Genova, avviandosi ai mercati della Svizzera occidentale vi si trovi indubbiamente sopraffatto dalla tanto maggiore facilità di concorso che sopra codesti mercati ha il porto di Marsiglia ».

In un altro scritto del 1865 pubblicato quando ancora la Commissione nominata dall'ex-ministro Jacin non aveva pronunciata la sua sentenza, trovasi il seguente passo che viene quale chiusa di diversi argomenti pro e contro le due linee del Gottardó e del Lucomagno.

« In conclusione, se il Municipio, se la Camera di Commercio di Genova vogliono riuscire a far sì che si apra un grande sfogo verso la Svizzera e verso la Germania al loro grande emporio commerciale bisogna che facciano ogni loro potere affinchè prevalga il Luckmanier. Che se a ciò non riesciranno, e se invece trionferà nei Consigli della Corona e nel Parlamento il passo rivale del Gottardo, io non dirò già che a Genova sarà aperta una via di pochissima utilità, ma dirò invece e tengo per fermo che NON SI FA' CHE PERDER TEMPO IN VANE DISCUSSIONI E DELIBERAZIONI. Questa conclusione la sottolineò ».

Ei scriveva questo nel settembre 1865, e trovasi questo scritto nel *Corriere mercantile* di Genova di quel mese.

Quando nel febbraio dell'anno dopo apprese le conclusioni della Commissione, e che si era pronunziata pel Gottardo, allora ei non potè più contenersi, e fattisi leggere, poichè ben sapete che pur troppo egli era cieco, quei due grossi volumi, ne volle confutare le

conclusioni: e quella memoria che pur consta di 75 pagine è la più lunga e dettagliata in proposito, ed eccone alcuni brevi sunti.

Ei stima che il capitale strettamente necessario per la sola esecuzione dei lavori ammonterà a 180 milioni.

Reputa che calcolando nella più stretta misura l'accumulamento degli interessi risulterebbe che la spesa aumenterebbe ad oltre 253 milioni.

Ei ritiene che il sussidio di 90 milioni è insufficientissimo proprio in superlativo, e notate altresì che allora si parlava di 90 milioni, oggi di 85, ed egli invece, tutto calcolato ed accordando condizioni relativamente favorevoli, trova che il sussidio da accordarsi a fondo e interesse perduto dovrebbe elevarsi a 143 milioni: e con tutto questo la Società non potrebbe aver prospera esistenza.

Queste sono le opinioni dell'illustre Paleocapa.

Io qui mi dispenso dal voler entrare in dettagli. Se anche dico che giuro in *verba magistri*, posso però aggiungere che le prove stanno in queste Memorie stampate e vi si trovano sviluppate e sono a disposizione di tutti.

Quel grand'uomo non sapeva darsi pace, che si volesse cambiare un centro così sicuro, così indicato come quello del Lago di Costanza, con quello di Basilea.

Per lui era un divenire servo, mentre si poteva farla da padrone, ed io che ho le stesse convinzioni vi dirò alla fine di questa prima parte del mio discorso come conclusione che la *linea del Gottardo è la più infelice fra tutte le possibili per rannodare la rete italiana colla rete svizzera, come la meno produttiva per Genova*, e spero di averlo dimostrato.

Ora verrò alla seconda parte: però se il Senato me lo permette, mi piglierò qualche minuto di riposo.

Voci diverse. Riposi, riposi.

Presidente. Ella può riposarsi.

(La seduta è sospesa per 5 minuti).

Presidente. Si riprende la seduta: il Senatore Torelli è pregato di continuare il suo discorso.

Senatore Torelli. Sono forse stato un po' lungo colla prima parte, ma già vi dissi in principio che non sono questioni che si possano sbrigare in due parole, ed anche la lunghezza è sempre relativa. Però io posso assicurarvi, entrando a trattare la seconda parte, che sarò molto più breve.

Io non ho mai considerato fin ora la questione della miglior linea a scegliersi che rapporto al porto di Genova, il cui interesse si confonde con quello degli interessi generali di tutta Italia, ma ho espressamente dichiarato che la questione del Veneto, gravissima, intendeva trattarla a parte.

Non era corso ancora un anno dacchè colla pace di Villafranca del luglio 1859, la Lombardia venne ceduta al Piemonte, e il sig. Ministro Jacini nominava,

come ho già menzionato, una Commissione perchè studiasse di nuovo il quesito. Il decreto porta la data del 14 maggio 1860 e dice che la Commissione ha l'incarico di *esaminare* (sono le parole del decreto) *avuto riguardo alle mutate condizioni territoriali dello Stato, se per congiungere mediante una strada ferrata attraverso le Alpi Elvetiche la rete ferroviaria del Regno colla Svizzera e colla Germania, fosse preferibile il Lucomagno come venne anteriormente: ammesso pel passato, ovvero se meglio convenisse adottare una direzione differente.*

Cosa ne avvenisse lo sapete, e davvero non lo replico; ma mi fermo sulla motivazione di quel decreto, e dico che nulla eravi di più giusto, nulla di più logico, che potendo essere cambiata quella che si chiama la base di operazione, si avesse a studiare se non convenisse scegliere un nuovo passo.

Nel 1866 avviene l'altro cambiamento, avviene l'annessione del Veneto, ragioni della più volgare giustizia di equità, di riguardo verso le provincie di quella nuova parte aggiunta alla grande famiglia italiana, chiedevano che si facesse altrettanto.

Se mai poi volevansi anche pesar le ragioni, assai più ancora ve ne sarebbero state per confermare ossia ripetere la necessità di nuovi studi dacchè quel cambiamento era l'ultimo; l'Italia si presentava nel suo complesso come l'aveva creata natura, e quelli dovevano essere i veri, ultimi studi definitivi. Forse mancò il tempo? tutt'altro: corse tutto il 1867-68 senza che si facessero nuovi passi per muovere la questione del collegamento colla rete Svizzera.

Due anni, mentre rapporto alla Lombardia non si era atteso un anno!

Forse che si ammetteva che la Commissione del 19 aveva dessa sciolta la questione? No, perchè non aveva tale incarico; ma più ancora non aveva diritto di parlare in nome del Veneto, non ne aveva la competenza. Perchè si andò a quella cifra di 19 nel formare la Commissione del 1860? Perchè si volle che entrassero oltre i nominati dal signor Ministro, i Presidenti delle principali Camere di Commercio del nuovo Stato ingrandito, che si ritenevano i più idonei a giudicare degli interessi delle speciali località e nel complesso poi dello Stato; e si fecero entrare 7 Presidenti; ma la logica, o Signori, è una, ed essa vi dice che i Veneziani soli erano i giudici competenti, nè certo uniti agli altri potevano far prevalere opinioni che non fossero anche conformi all'interesse generale. Come è ben naturale, una Commissione istituita sulle medesime norme di quella del 1860 e 1865, non doveva già essere una Commissione veneziana, sibbene una Commissione italiana; ma che includeva anche elementi veneziani.

Chiamato nel 1867 all'onore di reggere la provincia di Venezia, non occorre certo un gran studio per scoprire come una tale questione fosse vitale per quella provincia e convenisse chiamarvi sopra l'attenzione dei

suoi rappresentanti. Tuttavolta l'iniziativa non partì da Venezia ma sibbene da Milano. Ai primi del mese di dicembre di quell'anno 1868, quel Consiglio provinciale richiamava allo studio la questione del passaggio alpino completando la Commissione che aveva nominato nel 1860, alcuni membri della quale erano deceduti nel lasso di tempo. Pochi giorni dopo aprivasi per altri motivi il Consiglio provinciale di Venezia, ed io portai la questione sul tappeto, chiamai l'attenzione di quel Consiglio, esposi le mie idee, cioè come e quanto fosse utile quella via per il Veneto in modo diretto perchè abbreviava di molto la via alla Svizzera in confronto del Brennero ed in modo indiretto perchè sarebbe stato la più valida delle garanzie che non le si potesse chiudere il Brennero con tariffe differenziali come era avvenuto, ed il commercio stesso trovavasi allora sotto quella pressione.

I delegati del Consiglio fecero il loro dettagliato rapporto che veniva alla conclusione essere della più alta importanza ed utilità pel Veneto la linea dello Spluga, e nulla invece poter sperare il Veneto da quella del S. Gottardo.

Certo che la Commissione era tutta di veneti, ma almeno parlò con cognizione di causa: ne diede i motivi e li svolse minutamente. Il Consiglio in una successiva seduta prese le sue deliberazioni pregando il Ministero a voler riprendere ad esame la questione del valico alpino studiandola dal nuovo punto di vista che l'annessione del Veneto poteva presentare, sì e come aveva fatto rapporto alla Lombardia. Ma il Ministro aveva creduto correre altra via e nel silenzio faceva preparare quel trattato che ora dobbiamo approvare. Però ufficialmente ed apertamente allora sulla interpellanza d'un deputato si disse, ossia; giacchè sono atti pubblici, il sig. Ministro Menabrea disse che quei passi non pregiudicavano la questione.

Se poi invece finirono a pregiudicarla, voi lo sapete.

Or io dico che questo contegno include una solenne ingiustizia verso il Veneto, che aveva diritto di essere sentito, i cui interessi volevano essere consultati come si praticò rapporto agli altri paesi, poichè notate bene questa circostanza, la Commissione del 1860 ebbe per motivo della sua creazione il cambiamento di territorio in causa dell'annessione della Lombardia; la Commissione del 1865 quello del nuovo aumento che dopo il 1860 erasi pure effettuato, talchè quel ragionamento fu fatto due volte; si riconobbe due volte la necessità dello studio, e benchè poi il Veneto fosse di gran lunga più indicato come paese sul quale poteva influire la scelta della linea che non le Romagne od il Napolitano, per esso solo non si fece.

Che cosa invece si disse e si ripete, come un assioma, come un responso che non ammette replica? *Venezia ha il Brennero*, quella è la sua via, quello le apre la Germania meridionale e la Svizzera orientale, nulla le gioverebbe lo Spluga e quindi quanto meno dev'essere indifferente che l'Italia scelga la linea del San Gottardo,

È impossibile spingere la derisione più oltre, ma dunque questi ragionatori che parlano degli interessi dell'Italia ed anche del Veneto in ispecie, non hanno mai gettato l'occhio su d'una carta geografica, perchè avrebbero veduto che il Brennero accenna a tutt'altro che alla Svizzera, che la linea, precisamente colà ove riceve il suo nome da quel monte, volge in senso quasi diametralmente opposto. Avrebbero visto l'enorme deviazione che si deve fare per arrivare al Lago di Costanza e quindi alla Svizzera. Ma poi, o che sono cognizioni difficili a procurarsi anche nei più minuti dettagli? Ma, Dio buono, sono cognizioni che si acquistano con 50 centesimi. Voi non avete che a comprare l'orario delle ferrovie dell'Alta Italia e quello dello Gùlbahn austriaco il librettino che contiene le linee austriache e bavaresi, e voi potrete calcolare queste distanze con tutta precisione, ed essi vi diranno che da Venezia a Verona si contano 118 chilometri, che da Verona a Bolzano se ne contano 141, sempre nella vallata dell'Adige; ma poi la linea devia verso il nord-est ed entrando nella vallata dell'Eisack va ad Innsbruck con altri 126 chilometri e si trova già ben lontana dal Lago di Costanza, ma poi segue sempre la stessa direzione opposta alla direzione della Svizzera sino a Monaco con 181 chilometri, e tanto è lontana dal Lago di Costanza, e quindi dal primo confine svizzero, che per arrivare a quel lago, facendo capo a Lindau deve ancora percorrere 256 chilometri, talmente che da Venezia a Lindau si contano 822 chilometri.

Il libriccino delle nostre strade ferrate vi dice che da Venezia a Lecco ne corrono 266. Nel libro non sospetto della Commissione, a foglio LIX del volume I, trovate che da Lecco a Coira vi sono 145 chilometri e come parla della distanza da Venezia a Coira, ripete la cifra degli orari di 266 da Venezia a Lecco, e conclude che da Venezia a Coira vi sono 411 chilometri, e siamo in Svizzera; in luogo di una diramazione di linee pel Lago di Costanza e per quello di Zurigo; e si avrà il coraggio di ripetere con la massima asseveranza come un assioma che non ammette dubbio: *Il Veneto ha il Brennero!*

Vuol dire adunque, secondo questa nuova aritmetica, che 411 sono più di 822, essendo invece la precisa metà! Secondo questa nuova logica, commercialmente parlando, avere una linea che vi apre i mercati di metà della Svizzera è un nulla. Voi dovete essere contenti di quello che vi dà il Brennero della Germania meridionale e del Tirolo! Con qual diritto le imponete questa strana restrizione e la volete escludere da un mercato così ambito come è la Svizzera, e soprattutto come la Svizzera orientale? E non vi parrebbe che, obbligando Venezia ed il Veneto a far 822 chilometri per arrivare al solo Lago di Costanza, in luogo di 411, con che arriverebbe a Coira, non sia una proibizione, o quanto meno l'averle reso enormemente difficile l'accesso a' mercati ai quali poteva andare con tanta facilità? e vi saranno veneziani che osano asserire che lo Spluga nulla importa al Veneto? Ma si potrà forse dire che l'attuale

grandissima deviazione del Brennero può essere corretta, ed infatti è decretata, se pure non è già in costruzione, l'abbreviazione da Innspruk per Landek e Feldkirch al Lago di Costanza, il che vuol dire che si toglie il grande circolo vizioso della Baviera; ma non già quello del Brennero da Bolzano ad Innspruk. Questa abbreviazione è tutto ciò che può aspettarsi a beneficio di quella linea, e l'abbrevia nullameno di 222 chilometri e si arriverebbe al Lago di Costanza da Venezia con 600 chilometri in cifra tonda in luogo degli 822 attuali. Ma si avrà sempre la differenza fra 600 e 411, con questo, che i 600 non vi conducono in Svizzera, ma solo al Lago di Costanza; per arrivare in Svizzera occorrono almeno altri 50 chilometri.

Ma voi vedete quanto è sempre più breve la via dello Spluga anche data quella più felice di tutte le combinazioni. Per andare a Zurigo, onde prendere un centro d'affari, voi avete ancora circa 150 chilometri, e quindi avrete come risultato totale Venezia-Zurigo via Brennero-Innspruck e Feldkirch chilometri 800.

Ma confrontate questa cifra, che posso chiamare la più breve possibile, colla cifra di chilometri 560 quale risulta dai 411 coll'aggiunta de' 150 da Coira a Zurigo gran centro di affari. Si noti poi che il citato gran libro a pag. 69 vol. II, N. 36, ne assegna solo 530 da Venezia a Zurigo, ma non so spiegarmi i 30 di meno.

Ma gli 800 pel Brennero sono o non sono di più di 560, e se sono assai di più, come sosterrate che per Venezia è indifferente lo Spluga, e ch'essa ha il Brennero? Ma questo gran libro mastro Jacini, che fa paura a vederlo, era pure a disposizione di tutti, ed è desso che reca la cifra di chil. 530 da Venezia a Zurigo via Bergamo e Spluga, come sono i libriccini a 20 e *maximum* 50 centesimi degli orari che vi danno dettagliatamente la cifra attuale degli 822 chilometri da Venezia a Lindau, e si dovrà cercar la spiegazione nella difesa che il prefetto di Venezia faceva della linea dello Spluga rapportò al beneficio pel Veneto, nell'essere desso valtellinese? Finchè staranno logica e matematica, finchè la cifra di 560 sarà minore di quella di 800, starà e rimarrà sempre vero che lo Spluga è di grande beneficio pel Veneto quand'anche ne fosse propugnatore il prefetto valtellinese splughista, che del resto mancò poco che non fosse il seppellitore dello Spluga.

E se taluno vuol combattermi su questo terreno, lo pregherò di osservare che non mi tenni, come suol dirsi, sulle generali: ho citato cifre in mano di tutti, come quelle degli orari; cifre a disposizione di tutti offerte dal gran libro del signor Jacini, e per risparmiare ad altri la fatica ho citato pagina, capitolo e numero. Si faccia altrettanto da coloro che sostengono che lo Spluga è indifferente per Venezia ed il Veneto.

Ma o Signori, è ben lungi dall'essere quello il solo vantaggio, benchè grandissimo, che lo Spluga procura al Veneto. Un altro più importante ancora venivagli ed è quello di tenergli aperto il Brennero, col qual nome

è detto, che si deve chiudere la bocca a chiunque propugna gli interessi del Veneto.

Questa parola, questa frase di *tenere aperto il Brennero* ha d'uopo d'una spiegazione. Ma *il Brennero non è chiuso*, dirà, o certo penserà più d'uno di Voi. Oggi non lo è, ma lo fu per il Veneto, che ha avuto una serie di benedizioni di questa fatta. Il Brennero fu aperto nell'agosto 1867 e dato al pubblico esercizio nel settembre di detto anno. Io sperava, non dirò molto perchè non si era preparati, ma pur sperava qualche po' di moto, qualche commercio, non foss'altro colla Baviera cost alle nostre porte. Passano due, passano tre mesi, non ci si accorge di nulla: arriva il 68 e nulla ancora si muove; mando a chiamare un bravo giovane, sventuratamente morto, un certo Fontanella, che era socio di una forte Casa speditrice, ed era attivo ed intraprendente, e gli chieggo come va che il Brennero non sembra aver ancora arrecato vantaggio a Venezia.

— Oh la ragione è chiarissima, mi rispose; — sappia che è precisamente come se non esistesse, poichè le tariffe sono combinate in modo che le merci che partono da Trieste passano il Simmering, girano tutta l'Austria per far capo al Lago di Costanza con un percorso totale di 1400 chilometri, pagano meno delle merci, che, partendo da Venezia, vanno al Lago stesso con 800 chilometri o poco più, incontrandosi a Rosenheim sulla medesima via e percorrendola da quel punto a Monaco e Lindau trascinata dalle stesse locomotive. — Io trasecolai a quell'annuncio; mi feci dare i minuti dettagli, e siccome vi sono le diverse classi se ne prese una specifica, e precisamente quella degli articoli principali dell'exportazione svizzera, assai importante per l'Oriente. Risultò dal confronto della spesa di trasporto da Lindau a Trieste, e da Lindau a Venezia che per la via di Trieste avevano ancora un 20 per cento in meno di spesa, benchè dovessero fare un 80 per cento in più di viaggio.

Riunitasi poco dopo il Consiglio Provinciale, ed io denunciò la cosa: si nominò una Commissione che verificò la piena esattezza; ci ponemmo tutti a gridar come aquile contro la strana prepotenza delle tariffe che faceva scomparire la bagattella di 600 chilometri a danno di Venezia ed in favore di Trieste. Si scrisse, si fecero indirizzi, la Commissione stese un bellissimo rapporto, dicendo che la via del Brennero, come stavano le cose, era una mistificazione pel Veneto, era come non esistesse. Ebbene, con tutto questo, ci vollero due anni perchè quell'anomalia venisse tolta, ed ancora più che ad altro lo si dovette alla buona volontà dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, e solo nel 1869 il Brennero fu aperto davvero pel Veneto.

Ora io vi domando, o Signori, se ciò che è avvenuto, non può avvenire ancora, in proporzioni più o meno forti, ma se logicamente si può dire che non avverrà più?

Noi, o Signori, noi non abbiamo speso un centesimo per il Brennero, ma per la stessa ragione non abbiamo

la benchè minima autorità e direttamente non possiamo influire; noi non abbiamo altra garanzia che le Convenzioni reciproche che si fanno per i servizi cumulativi; ma credete voi con questo che non sia più possibile ad un'Amministrazione il preferire l'uno all'altro?

Leggendo la Relazione che venne presentata alla Camera dei Deputati e che fu distribuita anche a noi e forma quindi testo legale discutibile anche pel Senato, trovo in proposito il seguente passo che ha relazione al caso che io ho citato.

«Altra ragione per Venezia di favorire lo Spluga, consiste, secondo il giudizio di certuni, nel timore che l'Austria possa, col mezzo di tariffe differenziali, sviare dal Brennero il commercio, costringendolo a passare dal Simmering, malgrado un percorso ferroviario di un duecento chilometri più lungo.

«Questo timore, quand'anche fosse apparso ragionevole negli anni decorsi, è proprio privo di qualunque fondamento oggi dopo la costituzione dell'impero Germanico, perchè, astrazione fatta da quegli stessi interessi austriaci che sono così strettamente connessi con un attivo movimento sul Brennero, insorgerebbero collegati insieme contro ogni ingiustificabile pretesa di chiuderlo mediante un sistema di tariffe differenziali, gli interessi italiani e germanici. Nè l'Austria sarebbe certo al forte da poter resistere ad essi.»

Osservo anzitutto che fu ammesso: come un timore che poteva essere ragionevole negli anni decorsi, un fatto che ha durato nulla meno che due anni: altro che timore ragionevole! Si parlò poi di duecento chilometri di differenza, mentre erano seicento, si fa entrare in prima linea il Governo Austriaco mentre si sa che le sono cose delle Amministrazioni, ma queste sono inezie. Ciò che non posso ammettere punto è il ragionamento in forza del quale si possano dormire sonni tranquilli perchè mai più avverrà simile caso, ed è la costituzione dell'Impero Germanico.

Se si pone la questione sulla possibilità che si pubblici proprio una tariffa differenziale, lo ammetto anche senza l'esistenza dell'Impero Germanico. Non si controviene in modo così aperto ad impegni presi; ma se andiamo alle vie indirette, ve ne sono, non dirò a centinaia, ma certe a decine. Noi abbiamo poi molti onorevoli Colleghi che hanno pratica di simili affari e sanno con quanti mezzi si può favorire uno e danneggiare un altro, senza che apertamente si possa dire che si contravviene a norme, ovvero, il che torna lo stesso, senza che lo si possa provare. Io citerò solo la facoltà che pur hanno tutte le amministrazioni di accordare vagoni interi, il far soffermare nei magazzini le merci, le precauzioni contro di tale e tal altro genere, il diritto di verificar questo o quello, è un subisso di mezzi e chi ne è colpito, peggio per lui! Non dirò che questo si abbia a temere coll'amministrazione d'oggi, ma può cambiare, e qui, non si tratta di questioni d'oggi; si tratta di cose più che possibili, poichè avvengono

ovunque, e davvero che quando si rinnovassero rapporto al Brennero, non sarà l'Impero Germanico, che se ne occuperà.

Vi è un mezzo solo, unico e sicuro: è quello di essere padrone d'un altro passo pel quale si può giungere ai medesimi paesi con lieve spesa in più; e questo effetto, grandissimo nelle sue conseguenze, lo produrrebbe la linea dello Spluga per una buona parte della sfera d'azione anche del Brennero e che avrebbe quindi il duplice vantaggio che le apre una zona propria in uno dei centri principali della Svizzera, ed in più rende impossibile ogni soverchieria più o meno legalmente mascherata.

Tale è il complesso dei benefici grandi e pratici che il Veneto si poteva attendere dalla via dello Spluga, mentre nessuno, nè lontano nè indiretto, può aspettarsi dalla via del Gottardo. Che in tanta e sì vitale questione esso non sia stato sentito, fu un'ingiustizia; quanto valgano i giudizi di coloro che non hanno altra risposta che quella di dire che *il Veneto ha il Brennero*, credo averlo provato coll'esempio di Zurigo.

Dopo aver rigettata la legge perchè fa trionfare una linea contraria agli interessi dell'Italia, e soprattutto di Genova, la rigetto per l'ingiustizia usata verso il Veneto, unico che non venne sentito dopo che si erano sentiti i rappresentanti di altri paesi di gran lunga meno interessati, e non solo non venne sentito, ma fu condannato, che è ancor peggio.

Presidente. L'onorevole Senatore Menabrea ha la parola.

Senatore Menabrea Relatore. Ho domandato di parlare oggi, quantunque sia d'uso che il Relatore parli per l'ultimo, perchè alcuni impegni mi impedivano forse d'intervenire domani alla seduta.

Nel rispondere all'onorevole Collega Senatore Torelli, il quale con una elaborata orazione ha combattuto il progetto di legge che è sottoposto alle vostre deliberazioni, anzitutto debbo notare che egli si scusava dello appartenere alla benemerita provincia della Valtellina, e dichiarava che le ragioni ch'ei sarebbe venuto adducendo in questa questione, non sarebbero state speciali di quella provincia, ma sì di pubblico interesse.

Io credo che il Senato conosca abbastanza il Senatore Torelli perchè egli non avesse bisogno di questa dichiarazione; si sa che l'onorevole Senatore Torelli in tutte le circostanze della sua vita ha sempre saputo fare il sacrificio del proprio interesse, per preoccuparsi unicamente del bene del paese.

Detto queste parole, procurerò di rispondere a tutte le obiezioni che l'onorevole Senatore Torelli faceva a questo progetto del San Gottardo, e mi studierò anche per quanto sarà possibile di restringere il mio dire per non troppo tediar il Senato.

L'onorevole Senatore Torelli si appoggia molto sopra l'opinione di un illustre nostro antico Collega, il Senatore Paleocapa, opinione che tutti noi rispettiamo perchè certamente nessuno può negare che egli non sia stato

degli uomini più illustri, di cui possa vantarsi l'Italia. Il Senato ricorda come fin dai primordi in cui fu trattata la questione delle Alpi Elvetiche, la preferenza fosse data dall'onorevole Senatore Paleocapa al passaggio Lukmanier; anzi nei primi tempi, quando fu trattata questa questione e che l'unione delle provincie della Lombardia e del Veneto non era ancora fatta con le Subalpine, non poteva il Governo Subalpino preoccuparsi di altro che del Gottardo e del Lukmanier.

Nel voto che l'onorevole Paleocapa dava al Lukmanier, vi fu condotto da considerazioni tecniche perchè approva che il Lukmanier, come risulta dai prospetti che furono sottoposti al Senato e dalle altre relazioni del Ministro Jacini, presenta dei vantaggi sotto il riguardo delle spese di costruzione e di esercizio. Ma debbo dire che la quistione fu esaminata tecnicamente senza tener conto delle considerazioni commerciali; e se fu a quell'epoca escluso il San Gottardo, si fu perchè si credeva d'incontrarvi allora difficoltà tecniche insuperabili.

Quando a quattro anni d'intervallo, fu nominata la seconda Commissione tecnica, per esaminare qual era da preferire per passaggio delle Alpi Elvetiche, egli dava ancora la sua preferenza al Lukmanier.

Ma ognuno di noi sa che l'illustre Paleocapa, se era profondo nelle sue idee, ne era anche molto tenace, e riusciva assai difficile il farnelo recedere: e io ripeto che in quell'epoca quella preferenza dell'illustre Paleocapa fu più fondata sopra considerazioni tecniche che commerciali; epperò qualunque sia la riverenza che io porto a quell'uomo illustre, non potrei accontentarmi del suo giudizio. La questione, o Signori, della preferenza da darsi ad una linea piuttosto che ad un'altra non dipende soltanto da certe questioni tecniche, ma dipende da un complesso di circostanze, le quali necessariamente debbono far pendere la bilancia da un lato piuttosto che da un altro; ed io credo che sarebbe errore grandissimo il determinare la direzione di una strada ferrata semplicemente dalle condizioni tecniche: bisogna tener conto di tutti gli elementi che contribuiscono al traffico, ed è sopra questo punto principalmente, che mi pare sia stato alquanto trascurato dall'onor. proponente, che io procurerò di fermare l'attenzione del Senato.

Il Senatore Torelli rimprovera al sistema che noi propugniamo, di aver scelto per obbiettivo della nostra ferrovia Basilea anzichè il Lago di Costanza; l'onorevole Senatore Torelli ha evocato quei porti giganti che imperano a Basilea, e dice che nemmeno Marsiglia può competere con essi, e spaventato da quei giganti egli si rivolge agli abitanti più pacifici delle acque del Lago di Costanza... Certamente a Costanza non avrà da combattere coi giganti, forse incontrerà pochi avversari; ma noi sentiamo il bisogno di combattere i giganti del commercio; è là che noi dobbiamo necessariamente andare, e non in luoghi relativamente deserti.

L'onor. Senatore Torelli parla molto dell'obbiettivo del Lago di Costanza; ma prima di tutto, che cosa trovate nel Lago di Costanza? trovate una linea di navigazione e null'altro; trovate delle manifatture, trovate centro di commercio, trovate dell'industria che possa alimentare la vostra strada ferrata? non trovate altro che una linea di comunicazione nella quale vengono a convergere parecchie strade ferrate, ma non trovate nè mercato nè industria, e questo mercato, quest'industria siete obbligati ad andare a cercarli dov'è il centro, a Basilea e ne' paesi che circondano quella piazza.

Quando si è arrivati al Lago di Costanza, mi pare che non siasi ancora sciolto il problema, perchè non essendo quello, luogo nè di produzione nè di consumazione, converrà andare ancora al di là. Ammetto bensì che la distanza dal Lago di Costanza a Genova sia più breve di quella dal Lago a Rotterdam, ad Amsterdam, ma non deve essere già questo il punto obbiettivo; si devono ricercare i centri di produzione e consumazione che devono alimentare Genova, e quindi vedere se saranno resi più vicini passando per il Lago di Costanza, e in conseguenza per lo Spluga ed il Lukmanier, di quello che passando per il San Gottardo.

Ora, o Signori, mi pare che basti gettare lo sguardo sulla carta delle strade ferrate, per vedere che la linea del San Gottardo attraversa precisamente le regioni della Svizzera più industrie, più commerciali, e nelle quali vanno a convergere le reti principali della Confederazione elvetica.

Basta gettare uno sguardo sopra queste carte, per vedere come nel centro di Basilea vengono a convergere le strade ferrate principali, le une che vengono dall'Alsazia, le altre dalle provincie Renane della Confederazione del Nord.

Basta, dico, gettare uno sguardo sopra queste carte per vedere che siffatti vantaggi non si trovano al Lago di Costanza; quindi è che credo che, se si lasciasse da parte Basilea, si commetterebbe un grande errore; e Voi, o Signori, lo sapete che il fatto è stato riconosciuto, non dico dagli ingegneri, i quali non si sono principalmente preoccupati che della questione tecnica, ma dai capitalisti i quali hanno il sentimento raffinato dell'utile; ebbene, i capitali si sono portati sulla linea del San Gottardo, mentre dalla linea propugnata dal nostro onorevole Collega, i capitali si sono allontanati.

Dirò di più, o Signori; l'importanza di questa linea del Gottardo è diventata molto più grande dopo gli ultimi avvenimenti i quali hanno costituito l'impero germanico con nuovi elementi, elementi i quali necessariamente cercheranno di alimentare la linea che noi propugniamo di preferenza a quella sostenuta dal nostro onorevole Collega.

Ed invero, o Signori, mi basterà ricordarvi, che prima della guerra del 1870, quando si parlò della Convenzione fatta a Berna pel passaggio del S. Gottardo,

vi furono nelle Camere di Francia dei reclami contro quella influenza che voleva prendere l'Italia e nella Svizzera ed in una parte della Germania. Si quali rispose il Ministro degli Affari Esteri di quell'epoca, combattendo i timori che si potevano avere a quel riguardo. Ma nello stesso tempo vi erano le Camere di commercio di Strasburgo e di Mulhouse che insistevano presso il Governo francese, perchè fosse sostenuta quella linea.

Ora, se a quell'epoca in cui l'Alsazia era unita alla Francia, se in quelle provincie in cui c'è un'agricoltura ed un'industria fiorenti, la linea del S. Gottardo era riconosciuta come una linea importante e principale per il loro commercio, lo sarà a fortiori in questo momento in cui le condizioni di quei paesi sono cambiate e che sono entrati a far parte di quel grande impero, il quale precisamente nelle provincie che noi andiamo ad attraversare colla nostra linea, ha sviluppato il maggiore suo commercio, le maggiori sue industrie.

Dunque non si venga a parlare della concorrenza che potrebbe fare Marsiglia a Genova su questa linea, mentre esiste il fatto che, quando le piazze anzidette facevano parte della Francia, esse stesse erano le prime a propugnare la linea del Gottardo.

Mi permetta ora il Senato di entrare un poco nella questione tecnica, quantunque io vorrei tenermene lontano. Qui vi è una questione economica che risulta da considerazioni molto diverse. Ma poichè l'onorevole Torelli ha principalmente insistito sopra la questione tecnica....

Senatore Torelli. Ho parlato delle cifre.

Senatore Menabrea, Relatore..... io credo di dover dire qualche cosa in proposito.

L'onorevole signor Senatore Torelli ha trattato la questione tecnica nel senso dei trasporti, ed ha ridotto, come dice egli, la questione a cifre. Egli ha paragonato la distanza che vi è fra il porto di Marsiglia e quello di Basilea, che ha considerato come centro obiettivo, ed ha calcolata la distanza che vi è fra gli altri grandi porti della Manica e del Mare del Nord; quindi è venuto a stabilire dei prezzi di trasporto sopra queste varie linee e li ha paragonati a quelli che dovrebbero costare le mercanzie da Genova a Basilea e viceversa.

Egli si è contentato però di considerare semplicemente la distanza che vi è tra questi vari porti e l'obiettivo di Basilea; egli ha bensì tenuto conto anche del varco alpino che bisogna attraversare e della maggiore altezza alla quale devono salire le merci.

Credo che egli abbia tenuto conto assai esatto di queste difficoltà, poichè dietro la regola generalmente ammessa dagli ingegneri, si calcola che nelle ferrovie ogni 3 metri di elevazione corrisponde la spesa di trazione a circa un chilometro orizzontale, e siccome le spese di trazione sono poi meno del terzo della spesa totale per l'esercizio delle strade ferrate, allora si viene a calcolare che una sovraelevazione,

per esempio, di mille metri equivale a circa un percorso di 100 chilometri, cioè dieci volte la elevazione verticale.

L'onorevole Torelli ha fatto il calcolo, ed ha paragonato le distanze nel modo che ho accennato, ma egli non ha tenuto conto di un altro argomento, cioè di tutte le linee che vengono a convergere sopra la linea principale e ad alimentare col loro traffico questa linea centrale. Succederà che questa linea centrale si potrà considerare come allungata per il tragitto di tutte le varie linee che vengono a convergere sulla linea centrale.

E mi spiego.

Supponiamo che qui ci sia una montagna di mille metri di elevazione; varcare questa montagna di mille metri, è come se si avessero a percorrere 100 chilometri di distanza.

Abbiamo una rete la quale si ferma al piede di questa montagna di 100 chilometri da una parte e 100 dall'altra; è evidente che se vogliamo stabilire un traffico tra questi due punti estremi, il varco della montagna entrerà nel prezzo del trasporto per un terzo del prezzo totale.

Ma supponiamo al contrario che le due strade di accesso alla montagna siano, l'una di 1000 chilometri, l'altra di 100; è evidente che il rapporto tra la spesa del passaggio e le spese generali di esercizio è ridotta alla proporzione del ventesimo circa di quello che sarebbe nel caso precedente. Per cui se la Società che non ha che una ferrovia di accesso di 100 chilometri vuole fare la concorrenza ad un'altra che ne abbia una di mille, non vi può riuscire, senza ribassare in modo rovinoso le tariffe.

Ma supponiamo che la Società abbia una strada ferrata di accesso di mille chilometri dai due versanti; in tal caso la spesa pel valico della montagna è piccolissima a fronte della spesa totale d'esercizio, e può fare concorrenza alle altre linee ribassando le tariffe senza rovinarsi.

In questo secondo caso trovasi appunto la linea di cui ora parliamo. Abbiamo una linea principale che è di una lunghezza assai notevole, ed abbiamo poi tante altre strade che ad essa convergono, che hanno interesse ad alimentare la linea centrale di cui sono solidarie; per cui si può dire che la linea ferrata si allunga arrecando così una proporzionata diminuzione nella spesa che risulta dal valico della montagna.

Questa condizione che si verifica per la linea del S. Gottardo, non si verifica per l'altra che avrebbe per obiettivo il Lago di Costanza.

Vi sono bensì alcune ferrovie che colà fan capo, ma desse non percorrono i centri di produzione, come quelle testè ricordate, della linea del S. Gottardo.

Quindi i calcoli che ha istituito l'onorevole Senatore Torelli sono giusti quando si considerino in rapporto con una linea, direi, unica, ma cessano di esserlo quando si esaminano nei loro rapporti col complesso.

delle linee ferroviarie che vanno ad alimentare la linea principale, e che fanno, per così dire, sparire la difficoltà del valico della montagna, per cui sulla linea del Gottardo si potranno fare ribassi di tariffe che non sarebbero possibili sopra le altre.

Detta queste cose, debbo rispondere anche ad un'altra obbiezione, cioè: debbo combattere il nemico formidabile che l'onorevole Torelli ha trovato alzarsi contro la strada ferrata del S. Gottardo.

Questo formidabile nemico, o Signori, è il Reno!

L'onorevole Senatore, dice: Come? Parecchie Commissioni hanno studiato la questione durante circa 10 anni, hanno fatto stampare due grossi volumi; le Commissioni della Camera dei Deputati e del Senato hanno esaminato anch'esse l'argomento, e nessuno sinora si è preoccupato di questo gran nemico, di questo gigante, gigantissimo, che è il Reno?

Buon Dio! Questo timore dell'onorevole Torelli è fondato molto erroneamente sul supposto che lungo un fiume navigabile non si possano stabilire delle strade ferrate. Ho sott'occhio il piano generale delle strade ferrate dell'Europa Centrale, e veggio che lungo il Reno vi sono due strade ferrate parallele, eppure il Reno è solcato da battelli a vapore e presenta una navigazione delle più facili che vi siano in Europa; ivi, non ostante ciò, le strade ferrate parallele che toccano il fiume, sono attivissime.

L'onorevole Senatore Torelli dice: ma sono tutte in piano. Ragione di più; ciò vuol dire che il fiume non presenta grande ostacolo, non vi sono ripidi, la navigazione è facile.

Andiamo in Francia. Là vi è il Rodano, quando si trattò di fare la strada ferrata sulla sponda sinistra, molti facevano la medesima obbiezione che oppone l'onorevole Senatore Torelli; spendete male i denari, dicevasi; questa strada ferrata non può presentare utilità di sorta. Allora esisteva quella famosa Società *des Hirondelles* che faceva il servizio sul Rodano con numerosi battelli a vapore che solcavano il fiume continuamente; eppure il giorno in cui si aprì la strada ferrata, la navigazione sparì quasi per incanto. Il che vuol dire che quel terribile rivale, quel formidabile nemico, nemico gigante, che si oppone all'alimentazione della strada ferrata, come dice l'onorevole Senatore Torelli, non esiste; anzi io credo che il traffico sul fiume verrà alimentato al contrario dalla nostra linea del S. Gottardo. Dunque io nel Reno non posso vedere questo gran nemico che teme il Senatore Torelli.

Egli ci ha detto che alcune mercanzie in certi momenti possono essere trasportate dall'Havre fino a Basilea con lire 55 la tonnellata, ed ha calcolato da 68 a 70 lire il trasporto per andare da Basilea fino a Genova.

Ma a questo io rispondo colle cifre della Convenzione stessa. L'onorevole Senatore Torelli ha calcolato che le spese di trasporto sulla strada del San Gottardo sarebbero state di 10 centesimi la tonnellata per chilo-

metro sulla lunghezza virtuale, cioè sulla lunghezza ridotta, o per meglio dire allungata.

Ora io vedo, all'art. 8, sotto il titolo *Marchandises, petite vitesse*:

« 1° Pour les matières brutes telles que bois, charbon, soufre, fer non travaillé etc., en tant que ces objets sont expédiés en wagons complets, la taxe ne pourra excéder 5 centimes par tonne et par kilomètre, avec une surtaxe de 3 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne qui offrent des pentes de 15 pour 100 et au-dessus; »
 « 2° Pour toutes les autres marchandises, la taxe ne pourra excéder 14 centimes et demi par tonne et par kilomètre etc. »

Dunque mi pare che dietro questi risultati si vede che l'onorevole Torelli ha preso il trasporto dall'Havre a Basilea come sta attualmente in L. 55 la tonnellata, ed ha calcolato la spesa da Genova a Basilea, supponendo che la tariffa fosse di 10 centesimi la tonnellata, e perciò trova da L. 68 a 70; ma, applicando la tariffa media della Convenzione, egli troverà una spesa minore per il trasporto da Genova che non dall'Havre.

Dunque mi pare che tutto il calcolo del nostro onorevole Collega sia fondato su dati non esatti.

Senatore Torelli. Mi dica un po' le distanze?

Presidente. Prego l'onorevole Torelli a non interrompere. Prenda delle note, e potrà rispondere quando l'oratore avrà terminato il suo discorso.

Senatore Menabrea, *Relatore*. Ha calcolato a 650 chilometri la distanza da Genova a Basilea: la distanza non sarebbe che circa 504 chilometri; egli l'ha allungata di 146 chilometri: io calcolo che cinque volte 65 fanno 325; dunque dalle tariffe stampate nella Relazione troviamo che sarebbero lire 32.50 la tonnellata da Genova a Basilea; mentre egli confessa che in casi eccezionali si pagano fin L. 55 dall'Havre. — Differenza L. 22.50. Dunque vede l'onorevole Torelli che le ragioni che ha voluto addurre contro la linea del San Gottardo sono fondate su basi inesatte, ed io non le posso menare per buone.

Senatore Torelli. Domando la parola.

Senatore Menabrea, *Relatore*. In fine l'onorevole Torelli ha fatto molto assegnamento sopra una merce che egli diceva un tempo sprezzata alquanto, cioè la merce uomo, e diceva: — Come volete che Genova venga a fare concorrenza all'Havre, ed Anversa, nel trasporto di questa merce di emigranti che affluiscono in que' porti? Mi permetta l'onorevole Senatore Torelli che io gli dica che lo scopo del commercio di Genova e di tutti i porti d'Italia è ben diverso; lo scopo del commercio di Anversa, dell'Havre, di Amburgo, Brema e Amsterdam è verso l'America del Nord; gli emigranti che partono da quei porti se ne vanno tutti nell'America del Nord, mentre se hanno da andare nell'America del Sud, hanno al certo più interesse d'imbarcarsi a Genova, e prenderanno la ferrovia da Basilea a Genova non guardando alla spesa di un 10 franchi di più o

di meno, poichè a Genova sanno di trovare i vapori che li trasporteranno con minore spesa nell'America del Sud.

Ma una cosa più essenziale ha dimenticato l'onorevole Senatore Torelli.

Egli basava il suo ragionamento sopra un'epoca in cui si metteva in dubbio il compimento del gran fatto avvenuto 2 anni or sono. Voglio parlare del taglio dell'istmo di Suez.

Questo fatto cambiò l'indirizzo e l'andamento del nostro commercio lasciando da parte il movimento commerciale col Nord e con l'America, il commercio italiano ha un altro obiettivo.

Il commercio italiano, dopo il taglio dell'istmo di Suez, ha per suo principale obiettivo l'India e la Cina, è l'obiettivo dimenticato dall'onorevole Senatore Torelli, e che è quello del quale solo si deve parlare.

E gli Stati del Nord se vogliono anche essi aver parte a questo commercio, io credo che non faranno partire le loro navi da Anversa, Amsterdam e da Brema per fare il giro dell'Europa passando per Gibilterra, ma che invece le merci di questi Stati preferiranno la via più breve, e prenderanno la strada ferrata del San Gottardo, perchè conduce più brevemente a quei centri commerciali, a quei centri di consumazione e di scambio a cui debbono tendere.

Col gran fatto dell'apertura dell'istmo di Suez si è dunque schiuso un nuovo avvenire pel commercio italiano, e questo sembra aver affatto dimenticato l'onorevole nostro Collega Senatore Torelli; egli ha ragionato come se questo non esistesse; ma fortunatamente per noi il fatto esiste, e ne dobbiamo tener grandissimo conto; e già ne vediamo la influenza fra noi, perchè oggi vi sono Società che, senza un sussidio qualunque, fanno il commercio dell'Oriente e vi trovano il loro tornaconto.

Dirò di più, o Signori: vi ha un fatto molto importante e poco noto, ed è che prima che fosse decisa la ferrovia del San Gottardo, prima che sussidii fossero assegnati per eseguire questa strada, si fecero al Governo, mentre io aveva l'onore di far parte del Consiglio della Corona, delle proposte per stabilire nei nostri porti degli scali, delle linee di navigazione destinate a sussidiare il commercio e della Svizzera e della Germania Renana verso l'Oriente.

Ora questo tentativo, o Signori, che facevasi due o tre anni addietro, dovrà necessariamente diventare una realtà quando avremo facilitato le comunicazioni fra i nostri porti da una parte, e la Svizzera e la Germania dall'altra, poichè è naturale il desiderio di que' paesi, di valersi de' porti del Mediterraneo per svolgere il loro commercio e portarlo verso l'Oriente mediante il valico alpino.

Queste circostanze, che erano ignote al Senatore Torelli, sono un nuovo argomento in favore della linea che propugniamo.

L'onorevole Senatore Torelli parlava anche dei van-

taggi del Lucomagno e dello Splügen. Ora, quantunque il Lucomagno abbia sullo Splügen dei vantaggi dal lato della spesa di costruzione e dell'esercizio, tuttavia questa linea del Lucomagno fu completamente abbandonata al pari di quella dello Splügen; perciocchè ambedue hanno per obiettivo il Lago di Costanza, mentre è alla regione che ha Basilea per centro, che bisogna mirare.

L'onorevole Senatore Torelli, ragionando per dimostrare che il San Gottardo deve divenire una linea fatale all'Italia, non ha l'aria che questa linea è la sola che potè riunire una certa quantità di sussidii che oramai sono sufficienti per assicurarne la costruzione; e questo è naturale, poichè questa linea è quella che, come già dissi, risponde maggiormente sì agli interessi dell'Italia, sì a quelli degli altri paesi transalpini; mentre per le altre strade le difficoltà finanziarie hanno sempre impedito che si facessero proposte serie da poterne assicurare l'esecuzione.

Dai documenti che vi sono presentati scorgete che si è costituito un Comitato promotore della linea del San Gottardo, il quale è appoggiato sopra due principali Società ferroviarie della Svizzera.

Abbiamo veduto che questo Comitato non chiede che 85 milioni per superare le difficoltà che presenta la montagna del San Gottardo, e che gli altri 100 o 110 milioni che ancora occorreranno per la costruzione di questa linea è sicuro di trovarli; ed io credo che questo Comitato si trasformerà in società per l'esercizio della ferrovia il giorno in cui sarà certo che gli 85 milioni sono assicurati.

Questo Comitato quindi probabilmente non desidera altro che un tale sussidio per costituirsi in Società per la costruzione del San Gottardo.

Vediamo da un'altra parte la Svizzera, almeno una parte dei Cantoni Svizzeri che danno 20 milioni di sussidio, vediamo la Confederazione del Nord che ne dà 10; mancano ancora 10 milioni per poter costituire la Società; ma il Governo Germanico prende impegno di farli ottenere, e quando il Governo Germanico prende un tale impegno, è sicuro del fatto suo.

Non vi rimarrebbero dunque che i 45 milioni domandati all'Italia; di questi 45 milioni ne abbiamo 10, che saranno dati dalla Società ferroviaria dell'Alta Italia, e poi abbiamo il concorso delle provincie. Ora io domando se la città di Genova, che concorre per la somma di sei milioni, veramente sarebbe disposta a questo concorso quando non ci vedesse il suo interesse.

Lo stesso dico delle altre provincie e città che concorrono con Genova a somministrare un sussidio che oltrepassa 10 milioni di lire. Credo che sia sufficiente questo solo fatto per convincerci che quella del San Gottardo è la linea che agli occhi degli interessati possa meglio di ogni altra favorire il commercio e la industria.

Non credo poi necessario parlarvi dell'importanza

massima per l'Italia di avere una strada ferrata attraverso le Alpi Elvetiche, poichè questa verità, questa necessità, è generalmente sentita da tutti, e più si indugia, e maggiore sarà il danno nostro, poichè questa ferrovia la si deve considerare sotto il duplice punto di vista, economico, e politico.

Sotto il punto di vista economico, la si deve guardare non tanto pel commercio interno del nostro paese, quanto pel commercio di transito e per la nostra navigazione. Una gran parte del commercio d'Europa tende ad avviarsi verso l'Oriente. La Svizzera ed una parte della Germania approfitterebbero naturalmente de' nostri porti, se non vi fosse l'ostacolo delle Alpi; questo ostacolo bisogna adunque farlo sparire; bisogna in conseguenza propugnare la linea ferroviaria, la cui esecuzione è resa la più facile dal concorso dei capitali; questa linea è quella del Gottardo. Il volerla ritardare la costruzione sotto qualunque pretesto, sarebbe di danno immenso al commercio e alla navigazione italiana. Non è soltanto Genova che troverà il suo vantaggio da questo passaggio, ma sarà tutta la Marina italiana, poichè la Marina di una medesima Nazione è tutta solidaria.

Ho accennato l'importanza politica della ferrovia Elvetica; poche considerazioni basteranno per provarla. Noi abbiamo, come fu detto nella Relazione, quattro strade ferrate che ci mettono in comunicazione colla Francia e coll'Austria: noi siamo attualmente in buone relazioni con queste Potenze ed è a sperare che lo saremo per lungo tempo; ma non si sa che cosa possa succedere nell'avvenire, e se per disgrazia ci fossero chiusi questi passi verso la Francia e l'Austria, non saprei quello che avverrebbe dell'Italia; l'Italia sarebbe chiusa e per terra e per mare; e perciò è necessario per l'indipendenza dell'Italia di avere una strada ferrata attraverso alle Alpi Elvetiche. Adunque, Signori, ogni indugio sarebbe contrario ai nostri interessi commerciali e politici; d'altronde se questa ferrovia importa a noi, interessa altresì le Nazioni che sono al di là delle Alpi; noi le vedremo, facilitando le loro comunicazioni coll'Italia, trasportare anche i loro capitali al di qua delle Alpi, concorrere in questo modo a sviluppare la nostra ricchezza, e creare ad un tempo nuovi elementi per assicurare l'avvenire d'Italia.

Io debbo, o Signori, qui rispondere ad una accusa grave che l'onorevole Senatore Torelli ha fatto relativamente alla Venezia.

Egli dice che nella preferenza data al San Gottardo sullo Spluga, si è dimenticato completamente Venezia, si è considerato Venezia come se non esistesse. Egli notava inoltre che quando fu aperto il Brennero, si sperava molto che Venezia ne fosse vantaggiata; ma disgraziatamente le tariffe che davano certi vantaggi alle linee ferroviarie per le importazioni che si facevano per via di terra a detrimento di quelle per via di mare, pre-

giudicarono Venezia, il cui commercio, invece di aumentare, rimase stagnante.

Ma questa obbiezione dell'onorevole Senatore Torelli più non sussiste, poichè la differenza che vi era tra la tariffa di terra e la tariffa di mare è sparita in virtù di una legge da noi recentemente approvata.

Ma egli disse: la linea del Brennero passa sempre sopra il territorio Austriaco, e quel Governo ha interesse di rivolgere il transito verso Trieste anzichè verso Venezia a cui farà una guerra di tariffa. Questa linea adunque non gioverà a Venezia che per prospere, e per prosperare abbisogna di unirsi per le vie ferroviarie le più brevi a Coira varcando lo Spluga. Ma, o Signori, io pregherei l'onorevole Senatore Torelli a gettare uno sguardo sopra la carta delle strade ferrate; egli ci parlò di Coira come se fosse un centro industriale e commerciale, come se il commercio dell'Europa si dovesse concentrare in quel luogo dove sono appena alcune case di spedizione.

Il vero centro di attività al quale deve mirar l'Italia, la regione di cui Basilea è il centro, sono le provincie Renane. Ciò posto, l'onorevole Senatore Torelli guardando la carta, vedrà che per raggiungere questi centri di attività vi è poca differenza di distanza da Venezia sia che si passi per il Gottardo o per lo Spluga. Anzi la distanza del Gottardo sarà abbreviata quando sia fatta la linea che deve congiungere Monza colla linea di Lecco. Dunque quest'obbiezione dell'onorevole Torelli sparisce.

Ma supponendo che col passaggio del San Gottardo Venezia non abbia tutto quel vantaggio che avrebbe se si passasse per lo Spluga, avverrà che il Brennero, sarà obbligato, per vivere, di abbassare le sue tariffe, ed il giorno in cui ciò accadrà, Venezia godrà dei vantaggi non solo del San Gottardo, ma anche di quelli del Brennero.

Venezia adunque non verrà danneggiata, come il Senatore Torelli teme.

Io, o Signori, credo di aver passato in rassegna tutte le obbiezioni fatte dall'onorevole Senatore Torelli.

Del resto, io sono lieto di vedere che le idee dell'onorevole precipitante non siano divise da tutti i Veneti; poichè mentre abbiamo sentito nell'altro ramo del Parlamento un eloquente oratore Veneto difendere lo Spluga, ed abbiamo sentito un'altro onorevole oratore pure Veneto con ragioni assai più valide difendere la linea del Gottardo.

Mi scuserà il Senato se il mio discorso è stato alquanto disordinato; ma dovendo rispondere ai vari argomenti dell'eloquente ed elaborato discorso dell'onorevole Torelli, ho dovuto ribatterli alla rinfusa come mi si presentavano alla mente.

Prima di terminare il mio discorso, il Senato mi permetterà di dire alcune parole sopra certe petizioni che furono rassegnate al Senato. Una di queste petizioni è della Camera di Commercio di Chiavenna, ed è

stampata come allegato alla Relazione del vostro Ufficio Centrale.

Con questa petizione si domanda che il Senato spenda per ora la discussione di questo progetto di legge onde dar luogo a nuovi studi i quali avranno per iscopo di dimostrare la prevalenza dello Spluga sopra San Gottardo. Ma tutte le ragioni che ho sviluppate vi avranno convinto che, con nostro rincrescimento, questa petizione non può essere accettata, perchè è impossibile, che questa legge sia ritardata e perchè inoltre anche col ritardo che si dovrebbe dare alla medesima non è probabile che lo Spluga possa trovare maggior favore di quello che abbia avuto finora.

In conseguenza il vostro Ufficio Centrale vi propone l'ordine del giorno puro e semplice sopra questa petizione.

Un'altra petizione venne presentata al Senato dal Sindaco di Intra.

In uno degli articoli della Convenzione è detto che un tronco della strada ferrata si farà sulla sponda sinistra del Lago Maggiore per raggiungere la linea di Genova; e non si parla della sponda destra.

La petizione rassegnata dal Sindaco di Intra conclude in questo modo:

« Per le ragioni suesposte appoggiate a dati rilevati dal signor ingegnere cavaliere Mondino, il Consiglio ricorre alle SS. VV. Illustrissime, supplicandole affinchè loro piaccia di deliberare la sostituzione della linea Gozzano-Locarno a quella di Magadino-Cittiglio, proposta per il congiungimento della ferrovia del Gottardo con quella di Novara-Genova, o quanto meno che il Governo debba riservarsi la libertà della scelta da farsi dopo nuovi studi comparativi delle due linee concorrenti. »

Io debbo notare, o Signori, che la costruzione della linea sulla sponda sinistra del Lago Maggiore è stipulata dalla Convenzione, per cui non si potrebbe dar corso a questa petizione senza respingere la Convenzione medesima. Ora sappiamo tutti come sia urgente il votare questa legge prima del 31 ottobre del corrente anno, passato il qual termine i governi che hanno preso degli impegni potrebbero da questi tenersi svincolati; quindi, in vista dell'importanza di prendere una deliberazione pronta, è evidente che per questioni o di minima o di secondaria importanza non convenga, nè si possa rimandare questa legge e, allo scopo di fare nuove pratiche e nuovi studi, ritardarne l'approvazione.

Un'altra cosa devo anche notare ed è che questa linea del San Gottardo ne farà nascere necessariamente delle altre secondarie; perchè accanto agli interessi principali che nascono si sviluppa una serie di altri interessi per cui è molto probabile che prima ancora che la linea della sponda sinistra sia terminata, si farà anche quella della sponda destra; epperò io credo che anche su questa petizione si dovrebbe passare all'ordine del giorno, non senza però invitare il Mini-

stero a studiare la linea sulla destra del Lago Maggiore, pel caso in cui fosse riconosciuta conveniente, senza però pregiudicare menomamente la linea sulla sponda sinistra.

Dette queste cose concludo esprimendo il desiderio dell'Ufficio Centrale, perchè il Governo faccia gli uffici i più premurosi affinchè sia completato il sussidio richiesto dei governi interessati per costituire la Società che deve eseguire questa linea, ed acciocchè il concorso da essi richiesto abbia luogo più prontamente e più efficacemente che sia possibile.

A questo proposito l'Ufficio Centrale ha creduto di dover raccomandare al Governo gli interessi marittimi, perocchè quando noi avremo aperta la linea del S. Gottardo, non avremo soddisfatto ancora a tutto ciò che si deve per sviluppare l'attività del paese. La linea del S. Gottardo ha per scopo, per obiettivo principale la nostra navigazione; ed è su questo punto principale che il vostro Ufficio Centrale crede opportuno di richiamare l'attenzione del Governo. Ora bisogna avere delle stazioni navali, bisogna favorire lo stabilimento di Agenzie corrispondenti alle quali possano indirizzarsi i nostri negozianti; bisogna avere, in sostanza, ordinato un sistema di servizi il quale possa andare in attività anche prima dell'apertura della linea del S. Gottardo; perchè noi riteniamo che il giorno in cui le merci potranno colle ferrovie raggiungere il piede del S. Gottardo, allora vi si stabilirà un movimento commerciale assai importante. A questo proposito io vorrei esprimere il desiderio che si venga a prendere definitivamente una risoluzione rispetto alle ricerche già fatte per le nostre stazioni navali. Il Ministero sembra essersi anzitutto preoccupato di colonie penitenziarie. Ma ciò non è che un lato della questione: il bisogno principale è di avere delle stazioni dove i nostri bastimenti possano approdare e rifocillarsi, e dove trovino degli stabilimenti dove appoggiare le loro operazioni; questo principalmente raccomandiamo al Governo, affinchè la strada ferrata del S. Gottardo quando sia terminata, dia tutti que' vantaggi che da essa si aspettano.

Presidente. Se nessuno chiede la parola, ritengo per approvato l'ordine del giorno puro e semplice proposto sulle due petizioni dal Relatore dell'Ufficio Centrale.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho domandato la parola per rispondere semplicemente all'ultima raccomandazione che l'onorevole Senatore Menabrea ha diretto ora al Governo.

Dirò che nel presentare il progetto di legge che abbiamo dinanzi e che abbiamo impresso ora a discutere, il Governo mirava appunto ad uno degli scopi principali, quello cioè di servire ai bisogni della nostra marina, ed è sotto questo rapporto che il concorso

dell'Italia, non solo fu riconosciuto opportuno nella misura proposta, ma fu riconosciuto conveniente per i vantaggi che noi ci proponiamo colla linea del Gottardo.

Convengo quindi coll'onor. Relatore che, aprendosi la linea del Gottardo, il Governo avrà fatto tutto il possibile perchè l'attività dei nostri porti corrisponda all'ampliamento del commercio nostro. E relativamente a questo argomento importantissimo della navigazione, l'onorevole Senatore Menabrea saprà, come sa certamente anche il Senato, che una Commissione apposita ha fatto studi speciali intorno ai bisogni della nostra navigazione, e intorno ai provvedimenti da adottarsi per poterne migliorare le condizioni, ed io sono ben lieto di poter affermare che i lavori di questa Commissione sono ultimati, e che il Governo sta in questo momento appunto studiando quali sieno le proposte concrete da presentare al Parlamento.

E giacchè ho la parola farò anche un'osservazione sulle petizioni intorno alle quali l'onorevole Relatore ha proposto l'ordine del giorno puro e semplice.

Su questa proposta per la petizione presentata dal Comune di Chiavenna, io non ho nulla a soggiungere perchè convengo nelle idee esposte dall'onorevole Senatore.

Convengo pur anche nell'esposizione fatta intorno all'altra petizione presentata dal Sindaco di Intra, che io non ho avuto che in questo momento a conoscere; ma se le parole dell'onorevole Senatore volessero indicare un impegno per parte del Governo, allora io non potrei accettare l'ordine del giorno motivato nel modo annunciato.

Il Governo accetta l'ordine del giorno puro e semplice, e non mancherà di studiare una tale questione come è dovere suo di studiare tutte quelle che hanno per iscopo l'impliamento della rete ferroviaria, ma non può prendere, come diceva, alcun impegno.

Ho creduto mio dovere di fare questa esplicita dichiarazione, onde le popolazioni o le persone aventi interessi diretti in questo affare non abbiano dalle parole lusinghiere e di speranza pronunciate dall'onorevole Relatore ad inferirne che disse possano accennare ad un impegno per parte del Governo.

Presidente. Ha la parola l'onorevole Senatore Bixio.

Senatore Bixio. Non mi rimane più niente a dire dopo il discorso che ha pronunziato l'onorevole Senatore Menabrea.

Se qualcuno facesse ancora delle obiezioni, io risponderci dopo. Se invece si intende di passare ai voti, io rinuncerò a parlare.

Presidente. Ha la parola l'onorevole Senatore Jacini.

Senatore Jacini. Io preferirei di lasciar prima parlare qualcuno che intendesse oppugnare il progetto di legge.

Presidente. Ha la parola l'onorevole Senatore Torelli.

Senatore Torelli. Io farò alla mia volta alcune osservazioni alle cose dette dall'onorevole Senatore Menabrea.

Anzitutto io ho stabilito che per arrivare a Basilea da Genova ci volevano 70 lire per ogni tonnellata di merci, e credo di averlo provato in due diversi modi, cioè col calcolo che ho chiamato pratico, e con quello che ho detto scientifico.

Poi ho esposto quali sono i prezzi che si fanno per Basilea dai porti del Nord d'Europa. Questi prezzi sono di 60 e perfino di 50 lire. Ho detto che dal Nord si fa il tragitto parte per fiume e parte per strada ferrata. Ma, mi si osserva, se i fiumi fanno concorrenza alle strade ferrate, queste strade ferrate non dovrebbero vedersi correre lungo i fiumi, e invece noi vediamo che ciò succede.

Con quest'argomentazione, a parer mio, si prova troppo.

Le città che si trovano sui lembi dei fiumi hanno pur esse bisogno di essere unite con strade ferrate alle grandi arterie di comunicazione, o di esserlo tra di loro medesime; ma questo non vuol dire che il commercio non segua anche sulle acque fluviali il proprio corso, e ciò è tanto vero che anzi io ho citato, come la navigazione oggi giorno vada fino a Mannheim; ma ad ogni modo io dico: provatemi che non è vero che da Amsterdam, da Rotterdam e dall'Avre arrivino a Basilea con 60 ed anche 50 lire, la qual somma è molto inferiore alle lire 70 che si richiederebbero per arrivare da Genova. L'onorevole Senatore Menabrea osserva il trattato e dice; all'articolo otto io trovo che le materie prime sono calcolate cinque centesimi. Io però ho già detto che in tutte le salite al disopra del 15 per 0,0 si aggiungono altri tre centesimi che sommati danno il totale di otto. Ma, o Signori, questo è, direi, un argomento specioso: o che il gran commercio fra l'Italia e la Germania si farà precisamente con mattoni, con calce e con pietre? Queste tariffe non potranno mai essere alte, altrimenti non vi sarà mai nessuno che faccia spedizione di calce nè di mattoni.

Ma il gran commercio è quello sul quale sono fissate le tariffe alte. E qui cosa dice il trattato? che si può andare a 14 centesimi e nelle salite fino a 19. Ora, io domando se questi 19 centesimi non indicano già abbastanza la necessità di alte tariffe. Ora gli articoli che trasporterà la strada ferrata sono precisamente quelli che entrano in questa categoria nella quale si può andare fino a 19 centesimi.

Ma, osservava l'onorevole Relatore, ad ogni modo questi porti del Nord sono i medesimi che oggi fanno il commercio di Basilea. E perchè non avrò io il diritto di dire: avete voi esaminato con qual prezzo vi arrivino?

Se tengono in iscacco Marsiglia, qual ragione avete voi per credere che non terranno in iscacco anche Genova?

A questo non fu risposto nè punto nè poco:

Mi dicono che si fanno strade ferrate anche lungo i fiumi; questo è vero, perchè lungo i fiumi ci sono delle città le quali vogliono essere legate con strade ferrate, e ciò non significa che abbiano soffocate le navigazioni: il Reno è sempre animato da una navigazione fluviale attivissima, soprattutto dopo l'abolizione del dritto di pedaggio.

L'onorevole senatore Menabrea, parlando del Lago di Costanza, finì col dire, che il Lago di Costanza non è un centro.

Come non lo è?

Come lago, certamente non lo è: non vi sono che i pesci: non è però sul lago materialmente che si fanno gli affari, ma nei paesi che lo contornano.

È lo stesso come di Basilea: quando si parla di quel centro, non si intende parlare di esso solo, ma anche dei paesi circonvicini.

Naturalmente le industrie non sono tutte a Basilea che non è un centro come Londra, città che ha circa 3 milioni d'abitanti: essa è una città di terzo ordine: le industrie sono a 18 a 20 chilometri e più all'ingiro: così è del Lago di Costanza.

Io domando, per esempio, se il Cantone di San Gallo non è un centro attivissimo mentre le sue merci vanno in Oriente, ed anzi in tutto il mondo: che distanza si trova dal Lago di Costanza a San Gallo? piccolissima.

Il Senatore Menabrea trova poche le industrie del Württemberg e della Baviera! ma s'inganna: sono più che non crede, ed esse fanno capo al Lago di Costanza, e tutta quella enorme massa di vapori deve pure trasportare qualche cosa. Sono merci che preuderanno anche la via di Genova.

Alla mia obbiezione principale poi non si è risposto.

Io ho detto che Basilea si trovava in mano di porti che offrivano la sicurezza del carico di riesporto con che potevano facilitare i loro noli; cosa che non può fare Genova:

E che si disse?

Un bel nulla: si è saltata l'obbiezione a piè pari, e come questa molte altre.

Senatore Menabrea *Relatore*. Domando la parola.

Senatore Torelli. Io dico che la condizione delle merci di riesporto è una delle più felici che si possano immaginare.

L'onorevole Senatore Menabrea dice: Voi non avete contemplato il grande fatto del taglio dell'Istmo di Suez.

Dirò che allora non mi ha ben inteso, ho appunto parlato del taglio dell'Istmo, ed ho detto che col fatto è provato come questo avvenimento non abbia pro-

dotto gli effetti che *a priori* se ne attendevano rapporto al far capo ai porti del Mediterraneo.

Ho detto che ogni giorno vi passano navi che vengono dalle Indie, ma queste navi non fanno capo nè a Trieste, nè a Genova, nè a Marsiglia, quantunque questi tre porti abbiano dietro di loro delle strade ferrate; ma invece girano tutta l'Europa occidentale e vanno nei porti del Nord, e questi sono fatti, non so che dire, ma fatti che non si cambiano...

Senatore Bizio. Domando la parola.

Senatore Torelli. E avendo la sicurezza di trovare là merci di esportazione, preferiscono di andare ai porti del Nord anzichè fermarsi nei porti di Genova, di Venezia o di Marsiglia.

Quando poi parlò del Veneto, venne a dire che il Veneto, anche andando a Coira, non ne risente nulla.

Ma io ho citato Coira come punto comune della linea che viene anche dal Lago di Costanza muovendo da Venezia per la Svizzera.

Ma del resto da Venezia si va a Coira e da Coira a Zurigo. Ora da Coira a Zurigo vi sono 150 chilometri, Zurigo è centro di industrie e questo centro può recare assai vantaggi a Venezia.

Davvero che quando io posso andare ad un centro così attivo come Zurigo da Venezia con soli 546 chilometri, mentre ora se ne esigono 322 al solo Lago di Costanza e nel caso più fortunato dopo l'accorciamento di Felakirch con 650, ci vuol un bel coraggio per asserire che Venezia non avrebbe vantaggi dallo Spluga!

Ora per tanto io persisto nella mia idea, e credo che la linea proposta non sia nè la più conveniente nè la più utile al nostro commercio.

Senatore Menabrea. *Relatore* Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea *Relatore*. Chiedo al Senato che mi permetta di rispondere poche parole agli appunti che mi ha fatti l'onorevole nostro collega il Senatore Torelli.

Il Senatore Torelli mi rimprovera di avere citate le tariffe che sono contenute all'articolo 8 della Convenzione, e che sono semplicemente applicabili alle materie pesanti, come sarebbe carbone, minerali ecc.

Ma mi permetta di osservare qui una cosa assai importante. Compreso in quella tariffa è il Coke; e siccome di questa merce si fa gran consumo in Italia, potrà convenire di farla in parte venire d'oltre Alpi rimontando il Reno per valersi quindi della ferrovia alpina.

Io credo che anche gli zolfi della Sicilia potranno passare per la via del Gottardo con le tariffe che ho accennato.

Egli diceva che in quanto alle altre mercanzie la tariffa è portata al minimo a 14 centesimi la tonnellata.

Mi permetta l'onorevole Torelli che gli dica che è il massimo fissato di 14 centesimi, e quando vi sarà

molto trasporto su tale linea, queste tariffe si abbasseranno.

In quanto alla tariffa di 19 centesimi, essa non ha luogo che per le linee in salita delle quali l'onorevole Torelli ha già tenuto conto nel calcolo delle distanze.

L'onorevole Torelli parlò del carico di merci che si fa negli altri porti rivali dei nostri e che non ha luogo in quelli d'Italia; per cui i nostri bastimenti sono spesso costretti a partire vuoti. Dirò anzitutto che ciò non è propriamente esatto. Abbiamo anche noi oggetti di esportazione: comunque sia, credo opportuno di rammentare al Senato che col voler favorire i nostri porti italiani, e specialmente quello di Genova, non vogliamo annientare i porti degli altri paesi: soltanto vogliamo che i nostri abbiano quella parte di movimento che la natura stessa delle cose loro attribuisce.

È evidente che quando una ferrovia attraverserà le Alpi Elvetiche, non pretenderemo assorbire tutto il commercio di Anversa, di Rotterdam, di Amsterdam.

Esse hanno il loro commercio proprio, sono destinate ad alimentare tutte le regioni che sono confinanti con quei mari, è evidente che le navi che devono trasportare merci in quei paesi, invece di prendere la via ferrata, prenderanno a preferenza la navigazione perchè costa meno; ma è evidente che quando si tratta delle provincie che sono come l'Alsazia e la Lorena e la Svizzera ed altre provincie Renane, è evidente, dico, che, trovandosi più vicine al Mediterraneo, preferiranno la linea del Gottardo che darà adito a quel mare. Dunque il commercio del nord e dell'occidente è ben diverso da quello dell'oriente in vista del quale principalmente abbiamo bisogno di aprire questo passo alpino.

Per questi motivi non credo che l'argomento da esso addotto possa menomamente infirmare le ragioni da me sviluppate; d'altronde avverto che molte delle navi che vanno nei porti del Nord anche per venire ad alimentare la Svizzera, ci vanno perchè non esistono mezzi di comunicazione facili attraverso le Alpi; ma il giorno in cui sarà aperta la ferrovia del San Gottardo, è evidente che una gran parte di quei trasporti che si fa con quelle navi che vengono dall'Istmo di Suez, prenderà più volentieri il varco dell'Alpi Elvetiche.

Anche per tal motivo io credo che la costruzione di questa linea sia urgente per ricondurre tra noi il transito che se n'è andato altrove.

Il Ministero nella sua Relazione ha portato un prospetto che è di molta importanza, cioè il confronto delle merci di transito di nove o dieci anni addietro, con quello che si fa attualmente, da cui si vede che mentre nove o dieci anni sono il valore delle merci di transito era di circa 30 milioni di lire, attualmente è ridotto a 2 o 3 milioni.

Ed a che cosa è dovuto questo? Perchè il com-

mercio trovò nuove linee ferrate, colle quali si evitavano le difficoltà della traversata delle Alpi. Aprite le Alpi e vedrete che questo transito ritornerà.

Inoltre vi è un'altra considerazione della quale è d'uopo tener conto: che se voi esaminate la natura delle industrie di quei paesi, vedrete che in generale esse richiedono materie pesanti che vengono in parte dall'Oriente, per cui è evidente che sceglieranno più volentieri i nostri porti per luogo d'approdo anzichè quelli del Nord, per venire ad alimentare le industrie delle provincie Renane e della Svizzera.

Dunque vede il Senato che l'avvenire del nostro commercio si può dire assicurato col varco alpino, così che ogni dilazione a questo riguardo sarebbe una vera calamità per il paese.

In quanto poi ai vantaggi che la linea del Gottardo ha sopra tutte le altre, mi pare che sia stato talmente provato dal fatto stesso dei capitali che hanno dato alla medesima la preferenza, che non sia più il caso di ragionarne. — La questione è sciolta dal momento che i capitalisti che fanno il loro interesse, preferiscono a tutte le altre questa linea nella quale scorgono un prospero avvenire.

Non dirò di più perchè spero d'aver abbastanza dimostrata la convenienza e l'urgenza che venga approvato il progetto in questione.

Presidente. La parola è al Senatore Bixio.

Senatore Bixio. Io sperava che l'onorevole Torelli si sarebbe mostrato persuaso delle ragioni dette dall'onorevole Relatore, e che perciò io non avrei avuto bisogno di rispondergli; ma dacchè egli insiste e per i suoi studi profondi e anche un po' per la sua tenacità, mi permetta di mettergli davanti una supposizione che potrebbe anche diventare una realtà.

Questa questione del passaggio delle Alpi interessa tutta l'Italia, come interessa la Germania.

Prendiamo tutta la costa del Mediterraneo, tutti i porti principali pel commercio del Nord, come Amburgo, Rotterdam, Amsterdam, e se vuole andiamo anche fino alla Pomerania, fino a tutti i porti della Prussia: e crede proprio l'onorevole Torelli che se questi porti avessero tanta influenza da far sentire la loro preponderanza sulla Confederazione Germanica, se fosse abbandonato il pensiero del passaggio pel Gottardo, oggi che si deve eseguire in forza d'un atto stipulato tra varii Governi, cioè il nostro, lo Svizzero, quello della Confederazione Germanica ed il Badese, crede, ripeto, l'onorevole Torelli, che se quelle Camere di Commercio si dovessero pronunziare, ciò farebbero nel senso che si compia il passaggio delle Alpi?

Io penso invece che se dovessero dare il loro voto (e lo argomento non da quello che io so, ma dal come si possono capire gli interessi marittimi dei due paesi), sarebbe nel senso di mantenere intatta ed efficace la corrente commerciale atlantica di tutte le loro regioni orientali, ed anche d'America, anzichè lasciarle deviare. Ed a me pare incredibile che l'onorevole Senatore

Torelli (mi permetta che glielo dica francamente) pare incredibile che egli amante, appassionato, studioso, dirò, per servirmi di una parola più parlamentare, della linea orientale, egli, che ha fatta pubblicare la carta del Mar Rosso, e che sta pubblicando la traduzione della Guida inglese del Mar Rosso, egli che ha pubblicato tutti i suoi paralleli, metta ora fuori tutta la corrente mediterranea!

Egli parla dei porti del Nord, e dei bastimenti dell'America, che passano, che volano sopra il ponte di Colonia, che vengono su nel Badese!

Ma come vengono i bastimenti dell'America nel Badese? Egli è perfino andato a cercare la navigazione a contro corrente nel Reno! Io sfido ad animare una corrente commerciale a contro corrente nel Reno, e che corrente! Vada a vederla a Strasburgo, a Colonia ed altrove. Ora, si metta là e mi dica se contro quella corrente sia possibile organizzare convogli che la rimontino. — No: ciò non è possibile. Dunque per me i porti del Nord sono interessati a che non si faccia alcun vantaggio a questa linea Alpina come a qualunque altra; la linea è solamente utile per noi nel senso che farà passare le merci di transito da noi e per noi; ma non è possibile che i porti del Nord ci facciano concorrenza, come immagina l'onorevole Torelli.

Vada, per esempio, l'onorevole Torelli nello stabilimento di Krupp ed in quegli altri della stessa regione dove per buona sorte si costruisce il materiale ferroviario delle Indie, materiale ch'oggi s'imbarca nei porti sul Nord, crede egli che attivata la corrente Mediterranea per Suez, il passaggio alpino non otterrà una gran parte di questa come di altre produzioni, tanto più quando i trasporti potranno farsi a basso prezzo come lo accennano le previsioni dell'art. 9 della Convenzione Italo-Svizzera? La cosa è già prevista; dunque facciam presto a votarla, perchè se non si fa presto è possibile che non si possa più votare. Egli dice, a proposito del Veneto, che il Brennero può essere chiuso, ma anche lo Spluga può essere chiuso: l'imbocco Nord dello Spluga non è in quelle mani istesse che hanno il Brennero? V'è poi una questione abbastanza importante, quella del Reno e del Rodano che hanno le loro sorgenti in montagne italiane. Ma lasciamo la questione strategica militare e politica, stiamo nel terreno dell'interesse commerciale; evidentemente quando l'onor. Torelli vorrà esaminare la questione con calma, quando vedrà segnatamente che vi è un trattato firmato da tre Governi e che ha non solo il plauso, che dei plausi ne abbiamo avuto abbastanza ed io non ho 50 anni per niente e ne apprezzo debitamente il valore, ma il concorso dei capitali, che è la prova più evidente del favore con cui questo valico è accolto da entrambe le parti, egli, il Torelli, dirà con noi tutti: si faccia e presto.

E se egli avesse l'influenza per impedire questo passaggio pel S. Gottardo, creda che nulla si farebbe per molto tempo.

Se il traforo dello Spluga è utile, come non ne dubito, attivata che sia la gran corrente commerciale, lo faremo più tardi.

Presidente. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Voci. A domani!

Presidente. Poichè il tempo stringe parmi che si potrebbe proseguire fino alle 6 1/2, tanto più che la discussione generale ha preso un grande sviluppo ed è per ciò probabile che la discussione degli articoli non ci occupi lungamente.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione alla Convenzione stipulata in Berna fra l'Italia e la Confederazione Svizzera il 15 ottobre 1869, non che alla Convenzione stipulata in Berna fra l'Italia, la Confederazione della Germania del Nord e la Confederazione Svizzera il 27 gennaio 1871, ad oggetto di assicurare la congiunzione fra le ferrovie tedesche e la rete ferroviaria italiana mediante una via ferrata attraverso il Gottardo. »

Se non ci sono osservazioni, metto ai voti quest'articolo.

Chi l'approva sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. Il concorso dell'Italia nella spesa del Gottardo non potrà mai in qualunque caso eccedere la sovvenzione stabilita nella presente legge. »

Senatore Guicciardi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Guicciardi. Vorrei proporre un emendamento all'articolo 2; ma, se il Senato crede, potrò farlo domani, essendo l'ora tarda.

Presidente. Se ella presentasse ora il suo emendamento, questa sera l'Ufficio Centrale potrebbe prenderne cognizione.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Pregherei l'onorevole Guicciardi di dar ora comunicazione al Senato dell'emendamento che intende proporre.

Presidente. L'ho già invitato a mandare la sua proposta al seggio, dal quale verrà comunicata all'Ufficio Centrale.

Intanto si farà il sorteggio dei membri della Deputazione che il Senato ha deliberato si debba recare a Roma pel ricevimento di Sua Maestà.

(Si procede al sorteggio e riescono estratti i nomi dei Signori Senatori: Monaco Lavaletta, Mameli, Marzocchi, Durando, e Vannucci.)

Ora si estraggono i nomi dei supplenti.

(Riescono estratti i Senatori: Di Cossilla e Menabrea.)

Senatore Di Cossilla. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Di Cossilla. Debbo dichiarare che, per motivi particolari, io non potrei accettare l'incarico.

Presidente. Si estrarrà un altro nome.

(Risulta estratto il nome del Senatore Mannelli.)

Senatore Mannelli. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Mannelli. Per motivi di salute io non potrei accettare.

Presidente. Si estrarrà un altro nome.

(Riesce estratto il nome del Senatore Sanseverino.)

Senatore Sanseverino. Mi dispiace, ma devo rinunciare anch'io per motivi di salute.

Presidente (dopo avere estratti altri due nomi).

I supplenti sono dunque i Senatori: Pallieri e Strozzi.

Do ora lettura dell'aggiunta all'articolo 2, proposta dall'onorevole Senatore Guicciardi.

Qualora a datare da sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, non si fosse costituita la Società, che, a termini del Trattato, e nei limiti fissati da questo titolo assuma a forfait la costruzione e l'esercizio della strada, in tal caso è data facoltà al Governo del Re, di applicare la somma di sussidio posta a carico dello Stato, anche alla linea dello Spluga, qualora di questa si potesse assicurare l'esecuzione.

Domando al Senato se questa proposta è appoggiata.

Chi l'appoggia, sorga.

(È appoggiata.)

Do la parola all'onorevole Relatore.

Senatore Menabrea, Relatore. Ho consultati i miei colleghi dell'Ufficio Centrale, e debbo dire che non può accettare l'aggiunta proposta dall'onorevole signor Senatore Guicciardi, per due motivi.

Quest'aggiunta, qualora fosse adottata, renderebbe addirittura nulla la Convenzione che è stata stipulata, perchè, onde abbia valore, conviene che avanti il 1° ottobre del corrente anno possa ricevere compimento. Ora è evidente che la Camera dei Deputati essendo prorogata, nè essendo facile che si possa così presto riunire, il termine fatale stabilito nella Convenzione sarebbe già trascorso.

In secondo luogo poi l'Ufficio Centrale non potrebbe nemmeno accettare l'aggiunta dell'onorevole Senatore Guicciardi, perchè in questo modo verrebbe a pregiudicarsi la questione principale che non è abbastanza matura, e per dimostrarlo dirò all'onorevole Senatore Guicciardi che ieri stesso, mentre stavasi stampando la nostra Relazione, venne proposto un altro progetto che ammetteva il Lucomagno come una diramazione della linea del San Gottardo.

È chiaro adunque che la questione sarebbe completamente nuova, e che l'accettare la proposta del nostro onorevole Collega sarebbe veramente pregiudicare una questione che ancora ha bisogno di essere studiata.

Per tutti questi motivi il vostro Ufficio Centrale è dispiacente di doverla respingere.

Presidente. L'onorevole Senatore Guicciardi chiede di parlare?

Senatore Guicciardi. L'ora essendo abbastanza tarda, pregherei mi fosse concesso di parlare domani.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Se l'onorevole Senatore Guicciardi, malgrado le strette di tempo in cui ci troviamo, crede di rientrare nell'argomento, capisco che possa farlo ed abbia tutta la libertà di farlo; ma evidentemente qui si rientra nella discussione generale, perchè la sua proposta tende nientemeno che al rigetto della legge.

Io prego il Senato a considerare che ora siamo alla fine di giugno, e se venisse accolta la proposta Guicciardi, che cioè entro 6 mesi se non si è costituita la Società, il Governo debba applicare le somme anche alla linea dello Spluga, che cosa avverrebbe? Evidentemente la prima conseguenza sarebbe di rimanere senza la legge almeno per un altro semestre, giacchè non si può far nulla in questo frattempo, mentre vi sono altri Parlamenti che debbono deliberare.

Capisco benissimo che l'onorevole Senatore Guicciardi, non andando d'accordo nel concetto che informa la legge, è difficile che vada d'accordo nella condotta da tenersi nella discussione. Ma gli faccio osservare che colla sua proposta bisogna rientrare nella discussione generale; bisogna di nuovo discorrere dello Spluga ed entrare in questioni di confronto per venire ad una conclusione che mi pare in contraddizione col voto emesso dal Senato colla votazione dell'art. 1.

Ad ogni modo mi limito a fare questa osservazione, lasciando all'onorevole Senatore Guicciardi stesso il considerare se egli crede di poter raggiungere il suo intento o no. Se crede di poterlo raggiungere, se egli non vede quello che io vedo, forse a torto, cioè una specie di contraddizione coll'articolo 1 votato dal Senato, allora non ho nulla a ridire; ma se egli vorrà meglio ponderare la sua proposta, vedrà che è senza alcuna utilità l'entrare in ulteriore discussione a questo proposito.

Senatore Guicciardi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Guicciardi. Io dirò francamente che quest'aggiunta io l'ho proposta precisamente perchè mi pare che in questa discussione siasi agito con troppa precipitazione; cosa tanto più grave, in quanto parmi che i diversi Ministeri che si sono succeduti, non abbiano usata tutta quella prudenza che, a mio parere, avrebbe giovato a garantire gli interessi delle provincie, le quali, dall'adozione della linea del Gottardo in confronto di altre che si sarebbero potute scegliere, vengono necessariamente a subire un danno per le loro posizioni topografiche, e per i loro particolari interessi.

Ora queste provincie, se è giusto che debbano subordinare il loro interesse particolare all'interesse generale dello Stato, hanno però diritto di pretendere che nessuna cautela venga omissa che valga a mettere in evidenza e ad accertare la reale esistenza di tale generale interesse.

È noto che il Governo federale svizzero, allorchè fu messa in campo questa questione, non si pose esso

giudice assoluto della convenienza del valico da scegliere, ma fece invito ai Cantoni perchè emettessero al riguardo il loro avviso, senza limitare la votazione ad una sola delle linee in contestazione.

E infatti i Cantoni occidentali si pronunciarono pel Gottardo, e votarono il sussidio di 20 milioni; i Cantoni orientali si pronunciarono per lo Spluga, e votarono 12 milioni e mezzo.

Per tal modo il Governo federale ebbe un criterio sicuro per dire che la prevalenza del Gottardo sullo Spluga nell'interesse generale della Svizzera si ragguagliava alla proporzione di venti a dodici, sicchè venne legittimata la sua ingerenza ed il favore dato al San Gottardo.

Ma il Governo nostro come si condusse invece? Fece fare degli studi da una Commissione composta da egregie persone, la cui competenza non voglio porre in dubbio, ma che pronunciò con voto non unanime, sicchè non poteva essere accolto con assoluta sicurezza il giudizio emesso.

S'aggiunge a ciò che persone autorevolissime e competenti, quali l'illustre Paleocapa ed altri molti, consigliarono siffatto la scelta della linea del Gottardo come quella che meno d'ogni altra si prestava a favorire gli interessi nostri.

Dunque, ripeto, non si poteva ritenere acquistata tutta quella sicurezza che valesse a garantire gli interessi speciali delle singole provincie, dalle quali si pretende che sacrificino il proprio all'interesse generale. Non mi pare quindi che a questo riguardo la coscienza del Governo possa essere pienamente tranquilla.

Egli è per queste ragioni, e nello scopo di dar tempo a rifare taluni studi, a compiere talune pratiche ommesse, opportune a mettere luce nella quistione, che io crederei che si avesse a ritardare la decisione definitiva di una quistione di tanta importanza.

Ad ogni modo io ho proposta la mia aggiunta all'articolo, precisamente perchè sono anche nella convinzione (certamente non divisa dal Ministero) che difficilmente si troverà una società la quale assuma, come suol dirsi, *à forfait*, senza esigere da noi ulteriori sacrifici, la costruzione e l'esercizio della linea del Gottardo.

Siccome poi ritengo che scopo sincero di tutti, senza divergenza di opinioni, sia quello di avere aperto un valico alpino che ci metta in comunicazione colla Svizzera e colla Germania, così, nel caso in cui si verificasse la circostanza che non si trovasse la Società anzidetta, io crederei che il Governo ed il Parlamento dovrebbero essere disposti ad accordare allo Spluga i vantaggi che ora si vogliono accordare al Gottardo.

So che questa modificazione alla legge porterebbe qualche ritardo alla sua attuazione, ma quando si tratta di una determinazione che può esercitare la sua azione sull'avvenire d'Italia, mi pare che la considerazione di un indugio di pochi mesi, commisurata

a secoli di tempo, non debba essere ragione valida a far respingere la proposta.

Ministro dell'Istruzione Pubblica. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dell'Istruzione Pubblica. L'onorevole Senatore Guicciardi accusa, di precipitazione la risoluzione presa in questo momento dal Senato, oppure accusa di precipitazione gli studi che da 25 anni si sono fatti su questa grande questione, di cui abbiamo or ora sentita lungamente la storia complicatissima, benchè incompleta, che ci ha tessuta l'onorevole Senatore Torelli?

Io non saprei spiegarvi se l'accusa di precipitazione riguarda il voto del Senato, e non voglio nemmeno supporlo....

(Il Senatore Guicciardi interrompe, pronunziando qualche parola, l'oratore.)

Presidente. Permetta, Signor Senatore, che parli l'onorevole Ministro, poi ella risponderà.

Senatore Guicciardi. Mi permetta di fare una rettifica, altrimenti le osservazioni che l'onorevole Ministro sta facendo, rimarranno inutili e senza scopo.

Affatto inesperto nell'arringa parlamentare, la prima volta che prendo la parola in questa Aula, l'impressione che ne ricevo mi rende difficile l'esprimere con chiarezza e con ordine i miei concetti.

Devo per ciò rettificare che, dopo avere citato l'esempio della Svizzera la quale volle avere il libero parere di ciascun Canton, omisi di soggiungere che il Governo nostro non solo non invitò le Provincie a pronunciarsi liberamente per quello dei valichi Alpini che stimavano preferibile secondo il loro particolare interesse, ma restrinse la facoltà di votare sussidi a vantaggio del solo S. Gottardo dicendo loro: o volete per il Gottardo, il solo che abbia possibilità d'esser costruito, o non avrete altra via.

Ciascuno vede se questo era il modo opportuno di venire in cognizione di veri interessi del paese, e se è attendibile l'argomento che si mette innanzi, che lo Spluga non ebbe capitali che si volgessero a lui.

Io avrei desiderato, che il Governo, tenendosi imparziale, avesse messo ogni suo studio unicamente a raccogliere tutti quei dati che potevano meglio chiarire questa questione, e porlo meglio in grado di valutare i veri interessi generali del Paese, che naturalmente si compongono delle risultanze degli interessi parziali di ciascuna Provincia.

Presidente. Permetta il Senatore Guicciardi, lasci continuare a parlare il Ministro, e poi potrà rispondere.

Ministro dell'Istruzione Pubblica. Non parlerò dunque più della accusa di precipitazione; ma mi permetterò solamente di rispondere poche parole alle ultime osservazioni da lui fatte rispetto alla condotta del Governo federale svizzero confrontata con quella del Governo italiano. L'onorevole Senatore Guicciardi non

ignora certamente che il Governo federale svizzero, in forza di un articolo statutario, non può egli stesso entrare a parte di veruna combinazione di strade ferrate, e che deve in questa materia lasciare ai Cantoni la loro semi-autonomia.

Il Governo federale ha già fatto moltissimo mettendosi avanti, come si è messo, offerendo una garanzia politica per la costruzione di questa strada e obbligandosi a sorvegliarne l'esecuzione e l'esercizio; ma non poteva concorrervi con denaro.

Esso ha provocato l'intervento dei Cantoni, perchè i Cantoni erano quelli che fornivano i 20 milioni, erano cioè i veri sovventori. A proposito di questi 20 milioni devo osservare all'onorevole Senatore Guicciardi che soli 11 milioni e mezzo, e non 12 e mezzo, come egli dice, erano stati proposti per favorire la linea dello Spluga, e questi 11 milioni e mezzo non sono ancora stati votati che dai Consigli di Stato, ma non vennero ancora sottoposti al referendum popolare come occorre nel Cantone dei Grigioni, nè al *veto*, come occorre nel Cantone di San Gallo, per cui non sono che mere proposte come quelle che avrebbero potuto essere fatte da un Ministero prima che il Parlamento abbia approvato quest'assegnazione.

Se l'onorevole Guicciardi desidera riaprire la discussione, come mi pare che abbia lealmente confessato, allora è mestieri rimandare la discussione a domani; ma se egli vuole contentarsi degli argomenti che furono portati innanzi, argomenti, a parer mio, molto validi, se egli vuol arrendersi all'argomento che è più conclusivo, quello, che dà peso al fatto, che cioè per il San Gottardo si trovarono fuor d'Italia 40 milioni, e accordi di cinque Potenze, mentre per l'altra linea, che pure da 10 anni si sta esaminando, e per cui si sono tentate tante combinazioni, non si è ancora presentato nulla con aspetto positivo; se egli vorrà fermarsi qui, il confronto delle due linee sarà compiuto, ed egli non vorrà certo lasciar il sodo e il sicuro per seguir l'ombra, e perdersi in un tempo e in uno spazio indeterminati.

Io sono stato lungamente per lo Spluga: l'ho difeso quando nessuno lo difendeva: l'ho difeso contro lo stesso illustre Paleocapa il quale favoriva il Lukmanier; ma sebbene io preferissi lo Spluga, come linea più esclusivamente italiana, quando ho veduto che più che parole e voti non si facevano da quel lato, mentre dall'altro si raccoglievano forze e milioni, ho dovuto cedere alla evidenza storica che è più forte della evidenza economica e della stessa evidenza geografica.

Presidente. La parola è al Senatore Bixio.

Senatore Bixio. Ho sentito dire dall'onorevole Guicciardi che il Governo Svizzero ha consultato i Cantoni in modo da lasciare loro la libertà della scelta.

L'operato del Governo Svizzero è consegnato in un documento ufficiale, che ho sotto gli occhi, e che mi permetterò di leggere al Senato.

È il rapporto del Consiglio Federale Svizzero all'Alta Assemblea Generale.

A pagina 399 si legge:

« Par note du 31 mars 1869, les Ministres de la Confédération de l'Allemagne du Nord, et du Royaume d'Italie firent savoir au Conseil Fédéral que leurs Gouvernements de concert avec celui du Grand-Duché de Bade, s'étaient prononcés définitivement pour le percement du St. Gothard dans la question du chemin de fer projeté pour relier les deux pays à travers la Suisse, et cela à l'exclusion de tout autre passage. Ils exprimaient en même temps le désir que le Conseil Fédéral, voulût bien prendre l'initiative de l'exécution de l'entreprise, et préparer un projet formel qui pût servir de base aux négociations des États intéressés.

» Le Ministre de Bade fit des ouvertures identiques au nom de son Gouvernement par note du 5 avril 1869. Le contenu de ces notes fut communiqué à tous les Gouvernements Cantonaux, et quand ces derniers se furent exprimés à ce sujet, le Conseil Fédéral répondit aux trois Gouvernements étrangers qu'il était disposé à ouvrir des négociations en se basant sur un projet déjà préparé en Suisse et il leur proposa de prendre part à une conférence qui aurait lieu à Berne pour la discussion de ce projet. Cette invitation fut acceptée.

» Après 15 séances de la Conférence *in pleno* les négociations furent provisoirement closes le 13 octobre 1869 par l'adoption d'un protocole final déterminant exactement la direction, la construction et l'exploitation du chemin de fer par le S. Gothard..... Les dispositions de ce protocole ont ensuite été insérées en un traité special qui a été conclu le 15 octobre 1869 par le Gouvernement Italien et le Conseil Fédéral a rendu toutes ces dispositions obligatoires pour les deux Etats, le tout naturellement sous réserve des ratifications.

» De suite, après la clôture de la Conférence, le Conseil Fédéral communique ce traité aux Gouvernements de la Confédération de l'Allemagne du Nord, du Grand-Duché de Bade, et du Royaume de Wurtemberg, en les engageant à y adhérer aussi.

Dunque il Governo Svizzero, ossia il Consiglio Federale, si sarebbe limitato a comunicare ai Governi Cantionali di aver ricevuto una nota identica dal Governo Italiano e da quello di Germania col consenso del Governo del Baden e del Wurtemberg, e che questi Governi avevano scelto il passaggio del S. Gottardo, facendo quindi l'esclusione di qualunque altro passaggio, e lasciando ai Governi Cantionali il solo diritto di un *si* o un *no* nella concorrenza della spesa, ma non dando loro modo di scegliere una via piuttosto che un'altra.

Quanto a ciò che si riferisce agli studi, l'onorevole Senatore Torelli ne ha fatto la storia dal 1844 in qua, e quindi mi pare non si possa in modo alcuno accet-

tare la proposta dell'onorevole Guicciardi. Le minoranze hanno certo i loro diritti, ma mi sembra che li debbano pure avere le maggioranze.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Mi pare che l'on. Senatore Guicciardi abbia fatta un'accusa al nostro Governo, cioè di avere rivolta domanda per ottenere il concorso dei comuni e delle provincie soltanto a favore della linea del S. Gottardo, e di non aver fatto nulla a favore delle altre linee, creando così una posizione favorevole ed eccezionale al S. Gottardo.

In fatto la cosa non è veramente così, e siccome io sono l'autore della circolare con la quale s'invitavano i comuni e le provincie a concorrere alla costruzione della ferrovia del S. Gottardo, io credo mio dovere di dire come fu redatta quella circolare.

Era obbligo del Governo interrogare i comuni e le provincie interessate, se voleano concorrere nel senso della Convenzione di Berna, e poichè ormai quella Convenzione aveva stabilito il passo del San Gottardo, il Governo non poteva far altro che domandare ai comuni ed alle provincie se volevano o no concorrere a quella Convenzione; ma del resto poi i comuni e le provincie erano lasciati liberi di votare sussidi per questa, piuttosto che per un'altra linea.

E ciò è tanto vero, che molti comuni e provincie hanno creduto di votare notevoli sussidi per la linea dello Spluga, e fra gli altri devesi notare un sussidio fortissimo per quest'ultima linea votato dalla città di Milano.

Questo m'importava di dichiarare avanti al Senato per ben constatare che il Governo non ha fatto alcuna pressione sopra la scelta dei valichi alpini. Essi furono bensì studiati, come questione importante per il nostro commercio, ma disinteressata affatto per il Governo, il quale ha sempre lasciato ai comuni ed alle provincie piena libertà di tutelare, come meglio credono, i propri interessi.

Senatore Guicciardi. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Guicciardi. Queste osservazioni riguardano a quistioni piuttosto di forma che di sostanza. Quello che io intesi esprimere è questo: che in Svizzera l'opinione pubblica venne imparzialmente interrogata e poté liberamente esprimersi, sicchè il Governo poté ritrarne dati e criteri attendibili, mentre in Italia non soltanto ciò non si fece, ma si cercò di impedire o di dissuadere anche dalle spontanee manifestazioni in senso favorevole allo Spluga.

E ciò risulta da circolari e premure fatte perchè si inducessero Consigli provinciali e comunali a votare sussidi pel Gottardo ad esclusione dello Spluga, togliendo per tal modo a sè, il Governo, il criterio della libera manifestazione delle provincie e comuni che, nella valutazione dei propri interessi sono giudici più

competenti; criterio che certamente era fra i più attendibili per determinare il vero interesse generale dello Stato in tale quistione, e che avrebbe rese, se non contente, rassegnate le provincie pregiudicate dalla scelta della linea.

Presidente. Mantiene la sua proposta?

Senatore Guicciardi. Potrei accettare la seguente modificazione: fatta supposizione, per quanto riconosca che al Governo debba sembrare strana ed improbabile, ma che pure potrebbe verificarsi, che non si trovasse una Società che assumesse la costruzione della ferrovia del Gottardo, sarebbe il Ministero disposto di assumere l'incarico di fare altre trattative onde rinvenire una Società che s'assumesse la costruzione di una ferrovia per un valico alpino diverso dal Gottardo?

Presidente. A me pare che quando si verificasse questo caso, l'onorevole Senatore Guicciardi sarebbe sempre in tempo di fare la sua proposta, e non incontrerebbe le difficoltà che incontrà ora.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Ho domandato la parola solo per dire che se la convenzione attuale non potesse approdare, che ne succederebbe? Che per la necessità di un valico alpino fra il Brennero e il Moncenisio evidentemente i Popoli ed i Governi interessati cercherebbero la maniera di riuscire a trovare un altro valico, che è una necessità per tutti.

Presidente. Pongo ora ai voti la proposta del Senatore Guicciardi.

Senatore Guicciardi. Siccome già prevedo l'esito della votazione, così, a risparmio di tempo, ritiro la proposta.

Presidente. Pongo ai voti l'art. 2. Chi lo approva sorge.

(Approvato.)

« Art. 3. Nei bilanci passivi del Ministero dei Lavori Pubblici, a cominciare dal 1871, sarà aperto un apposito capitolo colla denominazione: *Concorso dell'Italia alle spese di costruzione della ferrovia del San Gottardo*, nel quale sarà annualmente iscritta la quota di concorso, che a norma degli articoli 17 e 20 della suddetta Convenzione spetterà all'Italia, fino alla somma complessiva di 45 milioni di lire. »

(Approvato.)

« Art. 4. Nei bilanci del Ministero delle Finanze, a cominciare da quello del 1871, sarà aperto un capitolo colla denominazione: *Quote di concorso delle provincie, dei comuni e di altri Corpi morali alle spese di costruzione della ferrovia del San Gottardo*, nel quale si inscriveranno le somme che dovranno essere annualmente versate nelle casse dello Stato, dalle provincie, dai comuni e da altri Corpi morali, come loro quota di contributo alle spese di costruzione della predetta ferrovia. »

Senatore Guicciardi. Domando la parola.

Presidente. Il Senatore Guicciardi ha facoltà di parlare.

Senatore Guicciardi. Mi permetterei di fare una domanda al Ministro delle Finanze. Il sussidio di 25 milioni, che incombe allo Stato, dovrà naturalmente essere corrisposto in oro, e dovendosi quest'oro procurare colla vendita di titoli del Debito Pubblico, il sussidio accordato non sarà più di 25 milioni, ma ascenderà a circa quaranta, veduto che la nostra rendita finanziaria è circa al 60 per 0/0.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. L'onorevole Ministro delle Finanze ha la parola.

Ministro delle Finanze. L'onorevole Guicciardi nel fare questa osservazione non potrà a meno di ammettere che, qualunque sia il valico per cui si debba amministrare una somma, la cosa non può essere diversa.

Senatore Guicciardi. Lo comprendo, ma ho voluto farlo avvertito, perchè è bene che si conosca quale sia il vero ammontare del sussidio che si fornisce, e quale il conseguente sacrificio che il paese s'impone.

Presidente. Ella non fa alcuna proposta?

Senatore Guicciardi. Era solamente uno schiarimento che io domandava.

Presidente. Dunque metto ai voti l'articolo 4.

Chi l'approva sorga.

(Approvato.)

« Art. 5. Le somme necessarie, e che sono a carico del Governo per le spese, di cui nella presente legge, si ricaveranno mediante l'emissione di consolidato cinque per cento sul Gran Libro del Debito Pubblico. »

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo 5.

Chi lo approva sorga.

(Approvato.)

Romane così esaurita questa discussione, e domani si procederà alla votazione a squittinio segreto.

Intanto si verificheranno le votazioni a cui si è oggi proceduto.

Risultato della votazione:

Progetto di legge per l'estensione alla provincia romana degli articoli 24 e 25 delle disposizioni transitorie del Codice civile:

Votanti 83

Favorevoli 62

Contrari 21

Il Senato approva.

Modificazione della circoscrizione giudiziaria dei mandamenti di Palombara e di Rivarolo Ligure.

Votanti 83

Favorevoli 82

Contrari 1

Il Senato approva.

Legge fondamentale sulla leva marittima:

Votanti 83

Favorevoli 81

Contrari 2

Il Senato approva.

Istituzione di magazzini generali.

Votanti 83

Favorevoli 78

Contrari 5

Il Senato approva.

Avverto i Signori Senatori che domani la seduta pubblica è al tocco, e si continuerà l'ordine del giorno, cominciando colla legge sulla pubblica sicurezza.

La seduta è sciolta (ora 6 3/4).