

Numero della proposta

67

120

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 186 s. 2. b. b.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 25. febbrajo 1866.  
dal Ministro Di Lavori Pubblici

OGGETTO

Relatore

Approvata nella tornata del

186

**CAMERA DEI DEPUTATI**



**PROGETTO DI LEGGE**

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

(JACINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE

(SCIALOJA)

nella tornata del 25 febbraio 1866

Facoltà al Governo di prendere parte ad un consorzio internazionale per promuovere l'esecuzione di una ferrovia attraverso il San Gottardo.

*I. Importanza dell'argomento — II. Esso non era mai stato completamente studiato — III. In qual modo si possa dire che non sia mai stato studiato, se potè produrre una biblioteca di pubblicazioni? — IV. Posizione della questione in Italia, in Svizzera ed in Germania negli anni passati — V. Necessità di un'inchiesta ufficiale, solenne, completa, e resa pubblica in tutti i suoi procedimenti, nei suoi atti e nei suoi particolari, per isbarazzare il terreno dalle nozioni erronee, fonti di discordia, e per rendere possibile un consorzio degli interessati — VI. Esposizione del metodo con cui fu condotta l'inchiesta — VII. La Commissione tecnica. Risultati del suo esame. — VIII. La Commissione incaricata di studiare i vari nuovi sistemi di trazione per superare le forti pendenze. Nessuno dei nuovi sistemi, pel caso in discorso, riesce a sostituire le lunghe gallerie — IX. La Commissione geologica incaricata della esplorazione dei vari passaggi delle Alpi Elvetiche — X. Il rapporto di uno dei direttori tecnici del traforo del Cenisio sulla eseguibilità delle lunghe gallerie attraverso le tre montagne rivali. — XI. Convocazione della Commissione commerciale. Il rapporto Rombaux inteso a ridurre a dimostrazioni scientifiche il lato commerciale della quistione. La determinazione dell'obbiettivo commerciale. Triplice modo con cui la Commissione commerciale era chiamata a funzionare e suo triplice carattere. — XII. Suddivisione dei lavori della Commissione commerciale. Suo voto. — XIII. Risultati dell'inchiesta complessiva — XIV. I vari passaggi considerati sotto l'aspetto di un'impresa industriale e quindi della pratica attuabilità. In confronto delle altre, la linea del Gottardo riunisce i maggiori*

*vantaggi commerciali per l'Italia, richiede minor tempo per la sua ultimazione, minor somma di sovvenzione a fondo perduto e trova più numerose e più ricche popolazioni d'oltr'Alpe disposte ad assumere a loro carico una parte di codesta minor somma — XV. Il lato politico della questione — XVI. Riserve fatte dal Ministero italiano presso il Governo elvetico — XVII. I sussidi delle città e provincie italiane — XVIII. Scrupolosa imparzialità del riferente sino al giorno in cui la Commissione commerciale non ebbe pronunciato il suo voto finale. Attitudine del Governo verso i Comitati svizzeri promotori di ferrovie e verso i Governi germanici per preparare il terreno di un consorzio senza pregiudicare la questione della scelta di un passaggio — XIX. In qual modo si possa promuovere un consorzio internazionale capace di attuare l'opera senza caricare il bilancio passivo dello Stato italiano — XX. Necessità di non indugiare a prendere un partito ben determinato.*

## I.

SIGNORI! — Il progetto di legge che ho l'onore di presentarvi si riferisce all'opera pubblica la più importante e la più gigantesca di cui in Europa e particolarmente in Italia sia ancora sentito l'urgente bisogno; un'opera destinata a rimettere la patria nostra nella condizione che le spetta in mezzo al commercio universale e ad aumentare il valore e l'importanza di una moltitudine di altri pubblici lavori già eseguiti o in corso di esecuzione nella penisola dei quali diverrebbe, con grande utile economico e finanziario, il completamento e il coronamento. Un'opera di tal fatta richiede lungo tempo per essere condotta a termine, e appunto per questo distribuisce gli oneri pecuniari occorrenti per la sua esecuzione, sopra un lungo periodo di anni. Non farete dunque le meraviglie per certo, o signori, se le circostanze finanziarie del momento non hanno distolto il Governo del Re dal preoccuparsi dell'argomento e se esso si trova indotto ora a sottoporre al vostro esame una proposta concreta, sulla quale richiama tutta la vostra attenzione.

## II.

Sono ormai ventidue anni che ferve la controversia intorno alla scelta del miglior tracciato per una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche; le pubblicazioni in Italia e fuori che presero argomento

da essa, formano ormai una biblioteca; il Parlamento subalpino, l'italiano, i Consigli provinciali e comunali della penisola, i Corpi rappresentativi dei paesi vicini ebbero più volte ad occuparsene. Eppure il grande concetto di riunire direttamente, per via ferrata, l'Italia col centro d'Europa è rimasto finora allo stato di un desiderio. Come si spiega cotesto fatto?

Lo si spiega per la circostanza che ai tempi del regno subalpino la questione era, in molti riguardi, immatura per una soluzione, e che, costituitosi una volta il regno d'Italia, al Governo incumbeva l'obbligo di riesaminare quella questione sotto al punto di vista di nuove soluzioni divenute possibili in conseguenza della estensione dei confini, ma soprattutto poi di attribuire nelle sue cure la precedenza all'argomento delle vie di comunicazione interna. E pertanto, fatta eccezione di un cominciamento di vera inchiesta intrapresa dal Governo nel 1860, l'argomento si arduo e sì complicato e sì vasto, abbandonato in balia al solo apprezzamento individuale ed a mezzi di esame assai limitati, non potè mai essere svolto e studiato *completamente* in tutti i suoi multiformi aspetti statistici non meno che tecnici. Ne seguì ciò che sempre avviene alle questioni che invecchiano prima di aver potuto giungere a maturanza. Il non essersi studiato e svolto completamente l'argomento e l'essersi voluto dall'esame di alcune parti del medesimo dedurre conclusioni definitive circa al suo complesso, produssero risultati peggiori di quelli che si avrebbero avuti se non se ne fosse impreso affatto lo studio. Rimase aperto, cioè, un vasto campo alle deduzioni precipitate, alle nozioni vaghe e puramente intuitive, le quali, mescolandosi ai pochi dati certi ed incontrovertibili che pur si era incominciato a raccogliere, e, sotto la bandiera di questi dati, passando di contrabbando nei dominii della pubblicità quasi avessero pari carattere e valore, generarono grandissima confusione, eccitando lo spirito di parte ad immischiarsene. Si fu dietro la scorta d'idee preconcepite, scambiate un po' troppo facilmente, per assiomi, che i dati di fatto vennero spesso modellati per servire allo scopo che si voleva raggiungere, anzichè

lo scopo che si doveva raggiungere venisse desunto dalla constatazione dei fatti.

Da ciò le polemiche appassionate intorno ad alcuni punti della questione i quali, per l'indole loro positiva e per essere facilmente accertabili, non avrebbero mai dovuto dar luogo a controversie; da ciò provincie e municipi d'Italia, in senso diverso e contrapposto, allarmati, dietro alla supposizione, per lo meno azzardata, che sarebbe stata gravemente minacciata la loro prosperità, se non si fosse ammessa esclusivamente una data direzione per una nuova linea alpina; da ciò la discordia fra quelle parti del regno a cui maggiormente dovrebbe importare che non si frapponga indugio a che la locomotiva valichi le Alpi; da ciò il prolungato trionfo d'interessi extra-italiani a cui nuocerebbe evidentemente la realizzazione del grandioso progetto; da ciò insomma la necessità in cui veniva ad esser posto il Governo del Re, quando mai avesse creduto giunto il momento per prendere una risoluzione, di farla precedere da un lavoro di preparazione assai più lungo di quello che altrimenti sarebbe abbisognato, onde sbarazzare il terreno da una moltitudine di ostacoli che sono andati accatastandosi col tempo e onde poter lusingarsi di ottenere l'adesione della maggioranza del paese.

### III.

A primo aspetto potrebbe forse sembrare a taluni cosa singolare, dopo le innumerevoli pubblicazioni comparse alla luce durante più di un ventennio, alcune delle quali dettate anche da uomini eminenti, che si venga a dire dal referente non essere stato abbastanza studiato l'argomento. Eppure è così. La sufficienza dello studio, pel caso in discorso, non si deve già desumere nè dalla molteplicità delle pubblicazioni, nè dall'autorità dei loro scrittori; bensì il problema è di quelli che non si lasciano neanche approssimativamente risolvere con sicurezza, se non quando tutti i termini di esso siano stati presi in esame e pienamente accertati e

coordinati; cosicchè, si contino pure a centinaia gli scritti che lo trattarono, se ne vanti pure, e con ragione, il valore intrinseco sotto certi aspetti parziali, e si seguiti pure a scriverne dei nuovi; ma sino a quando uno solo dei termini essenziali del problema rimarrà pretermesso od avvolto nell' oscurità, il calcolo con cui si voglia esprimere la soluzione finale del problema, riuscirà erroneo, e se mai non riuscisse erroneo, ciò sarà dovuto al mero caso. Nè con queste parole il referente crede menomare il merito di alcuno, imperocchè l'esame completo di tutti i singoli aspetti del vastissimo argomento richiede che si abbia a disposizione tali e tanti mezzi e materiali come ben difficilmente ad altri, **tranne che ad un Governo, sarebbe dato procacciarsi.**

## IV.

La situazione rispetto alla questione non mutò gran fatto, nè poteva mutare nel volgere dei passati anni.

In Italia, l'attenzione del pubblico concentrata quasi esclusivamente sui passi Grigioni od orientali delle Alpi Italo-elvetiche, cioè il Lucomagno, il Septimer e lo Spluga, e coll'idea accettata quasi da tutti *a priori* che l'obbiettivo commerciale per l'Italia dovesse essere unicamente o soprattutto il lago di Costanza; il Governo, possessore di studi pregevolissimi intorno all' argomento intrapresi, come sopra si disse nel 1860, ma limitati soltanto alla parte tecnica di esso e nemmeno a tutta la parte tecnica. La Compagnia delle strade ferrate una volta *Lombarde* ed ora dell'*Alta Italia* che, quantunque desiderasse vivamente di veder risolta la questione, non s'era peranco impegnata ad alcuna efficace cooperazione. Genova, che aveva stanziato vistosi sussidi, ma pel solo caso che si preferisse la direzione del Lucomagno. Milano ed altre città d'Italia che ne avevano seguitol'esempio, ma a favore esclusivamente della direzione dello Spluga.

Al di là delle Alpi, i Cantoni più ricchi della Svizzera a cui ap-

parivano poco convenienti i progetti di ferrovie attraverso i passaggi Grigioni (Spluga, Septimer e Lucomagno) e che quindi si dichiaravano intenzionati a votare sussidi di danaro soltanto per una ferrovia che solcasse un passaggio più centrale del territorio federale. I Cantoni orientali e gli occidentali della Svizzera, desiderosi i primi di un passaggio Grigione e gli altri della linea del Sempione e coalizzati fra loro per uno scopo negativo: impedire cioè che i partigiani del San Gottardo prendessero troppo ascendente; coalizzati eventualmente anche per uno scopo positivo, ma però soltanto qualora invece di una sola ferrovia alpina, se ne volessero costruire due, l'una attraverso il Sempione, l'altra attraverso qualcuno dei passi Grigioni. Eventualità invero, quella di due ferrovie, affatto chimerica fino a che il sistema dei lunghi *tunnels* conserverà il sopravvento nella opinione dei tecnici, e fino a che, per conseguenza, solo ad un grande sforzo finanziario sarà dato attuare una sola opera di tanto costo, e non già due. Oltrechè non puossi tacere la circostanza che lo Stato italiano, trovandosi già impegnato nella esecuzione del traforo del Moncenisio, non potrebbe mai essere indotto a sobbarcarsi ad una nuova spesa per attraversare anche il Sempione e comunicare una seconda volta colla valle del Rodano, rendendo per tal modo superflui i costosi lavori del Moncenisio.

Finalmente la Germania, che seguiva con grandissimo interesse la polemica sollevatasi nei paesi vicini, ma che non prendeva alcuna iniziativa onde incoraggiare l'attuazione dell'opera.

E invero come mai alcuno dei paesi dell'Europa centrale avrebbe esso preso una iniziativa qualunque, fintantochè il Governo del paese a cui l'argomento deve stare a cuore presumibilmente più che ad ogni altro, cioè il Governo italiano, non rendeva manifesto definitivamente, nè qual grado d'importanza concreta esso attribuisse alla esecuzione di una ferrovia attraverso alle Alpi Elvetiche, nè a quale dei diversi passaggi proposti, ciascuno dei quali naturalmente raccoglie interessi diversi al di là delle Alpi, avrebbe finito per dare la preferenza? D'altronde tanto si era andato ripe-

tendo in Italia che una nuova ferrovia alpina avrebbe prodotto immensi benefizi per la penisola, etanto se ne era discusso fra noi con linguaggio più spesso iperbolico, che positivo, che non deve recar meraviglia se al di là delle Alpi si fosse radicata la credenza che la grande opera, da cui pure grandi vantaggi molta parte dell'Europa centrale si ripromette, avrebbe finito per essere attuata a spese della sola Italia, anzi del solo Governo italiano.

## V.

Così stavano le cose, allorchè il referente, appena che il Parlamento ebbe approvato il progetto di legge sul riordinamento delle ferrovie italiane, credette giunto il momento in cui al Governo del Re non fosse più lecito esimersi dal prendere in mano la questione con tutta quella serietà, che l'importanza nazionale ed in pari tempo internazionale di essa comportava, e dal rendersi ben conto dei vari elementi che la costituiscono, onde poi proclamare, in mezzo a tanto cozzo di opinioni contraddittorie, le sue vedute e le sue intenzioni precise e definitive.

Per potere ben fissare le sue idee era mestieri per il Governo innanzi tutto d'invertire il metodo seguito fin qui dalla maggior parte di coloro che fra noi discorsero dell'argomento, i quali incominciavano dal porre per assioma che l'obbiettivo da raggiungersi per l'interesse d'Italia o di una tale provincia fosse un determinato luogo al di là delle Alpi, quando invece doveva formare oggetto di accurate ricerche positive il sapere appunto quale debba essere codesto obbiettivo.

Era d'uopo ben accertare inoltre: 1° il capitale e il tempo richiesti per l'esecuzione di un'opera di tal fatta, secondo ciascuno dei tracciati che si preferisse; 2° in qual modo si raggruppino gli interessi del commercio ed in quale misura verrebbero questi promossi, secondo che si segua ciascuno dei proposti tracciati; 3° nel caso che dal confronto fra gli oneri richiesti per l'attuazione del-



l'opera e i vantaggi presumibili questi ultimi risultassero prevalenti, in quale misura proporzionale, seguendo ciascun tracciato, fruirebbero di quei vantaggi lo Stato italiano, gli Stati esteri confinanti, i corpi morali e le grandi imprese di strade ferrate all'interno ed all'estero; 4° finalmente se i vantaggi su cui lo Stato italiano potrebbe presumibilmente calcolare sarebbero tali da indurre il Governo del Re, qualora altre parti interessate rifiutassero il loro concorso, ad assumere anche da solo i pesi occorrenti all'attuazione dell'opera; ovvero se i vantaggi siano tali da non consigliargli a caricarsi in alcun caso più che di una parte dei pesi occorrenti.

Evidentemente il Governo italiano aveva bisogno di provocare la massima luce possibile sopra i singoli oggetti suindicati prima di risolvere qual dovesse essere la sua linea di condotta; ma ciò non gli sarebbe stato possibile, se non mediante un'inchiesta intorno all'argomento, eseguita in modo completo e colle più ampie garanzie d'imparzialità. Così allora, nel mentre che il Governo veniva ad essere posto in grado di riconoscere se ed in qual maniera sia il caso di chiedere al paese sacrifici pecuniari onde promuovere una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche, dovrà accadere d'altra parte che ciascuna delle altre parti interessate in massima alla realizzazione di quel concetto, possa dalla logica stessa dei fatti irrevocabilmente constatati essere indotta a toccare con mano, e per avventura anche in opposizione ad idee preconcepite, la reale estensione dell'interesse che vi ha, secondo che si scelga piuttosto l'uno che l'altro dei tracciati proposti; dal che quindi la possibilità di creare un consorzio.

L'indole di siffatta inchiesta, la quale, sebbene vastissima e complicata, si muove però entro un campo d'elementi affatto positivi, sia che questi riguardino l'arte della costruzione e dell'esercizio della ferrovia, sia che riguardino la statistica commerciale, è tale da permettere che il metodo dimostrativo si appoggi sopra basi certe sino alle ultime conseguenze, cosicchè alla perfine la soluzione del problema scaturisca, per così dire, da sè.

Or bene, se era possibile spingere così innanzi l'investigazione

sopra basi certe, e se il Governo del Re reputava esser giunto il momento di porre a se stesso il quesito se mai convenga all'Italia che si entri nello stadio dell'attuazione dell'opera, al referente non doveva esser lecito, trattandosi di una questione che si annuncia come d'importanza europea, e in cui l'Italia sembra chiamata ad esercitare un'influenza decisiva; trattandosi di una questione in cui un impegno del Governo suggerito da un errore originale potrebbe avere conseguenze gravi ed irrimediabili; trattandosi di una questione che ha alimentato tanta discrepanza di pareri e tante opposte pretese locali; insomma non doveva essere lecito al referente di prendere come punto di partenza della sua linea di condotta i propri apprezzamenti individuali, sostituendoli ai risultati che solo un esame rigorosamente scientifico può fornire. Uno studio completo doveva precedere le risoluzioni del Governo, uno studio il quale in ogni caso, indipendentemente dal tenore delle risoluzioni stesse, e dall'esito delle pratiche del Governo per prepararne l'attuazione, abbia a restare come un patrimonio dello Stato, e serva di faro a tutti coloro che, se mai un tentativo che ora si facesse per avventura non riuscisse, volessero in avvenire promuovere l'esecuzione di una ferrovia delle Alpi Elvetiche per uno o per l'altro dei tracciati proposti, e dovessero per conseguenza fare appello agli interessi italiani impegnati nella questione.

Furono queste le idee che guidarono la condotta del referente, ed ora egli ha l'onore di presentarvi, o signori, il frutto di codesto studio completo da lui promosso, il frutto cioè di un anno e mezzo d'indagini indefesse a cui presero parte parecchie Commissioni coordinate fra loro e composte di uomini competentissimi. Il referente non dubita, o signori, che vogliate unirvi a lui per tributare i meritati elogi ai valenti autori di una vasta opera, che sarà certamente di decoro alla patria. Oltre ai nomi dei singoli membri delle varie Commissioni i quali verranno citati in appresso ed a cui tante altre pubbliche incumbenze volontariamente assunte non impedirono di accudire col massimo zelo a questo nuovo importante incarico, permettetemi di far menzione dei nomi di due egregi

funzionari governativi, i signori cavalieri ingegneri Rombaux e Ferrucci, che sempre dovettero rimanere, per così dire, sulla breccia, in tutte le diverse fasi della lunga e faticosa inchiesta.

Questo lavoro a cui sta per essere data la massima pubblicità, non solo nelle sue parti principali, ma anche in tutti i suoi procedimenti e in tutti i più minuti particolari dal primo giorno in cui fu incominciato fino al giorno in cui fu compiuto, affinchè ciascuno dei lettori si trovi in grado di addentrarsi nell'argomento e di verificarne i vari elementi al pari di coloro che vi ebber parte; questo lavoro, fornito di tabelle riassuntive e di carte grafiche, permetterà non soltanto a voi, o signori, per il vantaggio dello Stato italiano, ma anche ai rappresentanti dei Corpi morali d'Italia di valutare con esattezza come, in qual modo, ed in qual misura, si raggruppino gl'interessi ch'essi devono tutelare e promuovere.

## VI.

È prezzo dell'opera di esporre ora succintamente il modo con cui è stata condotta questa sterminata inchiesta.

Il principio direttivo che la informò fu quello della divisione del lavoro, affinchè tutti i molteplici e svariati elementi di fatto della questione, sì tecnici come economici, venissero ben constatati ed esposti, ciascuno a parte, nella piena luce che loro è propria, ed affinchè codesti elementi, così appurati, potessero venir confrontati e coordinati con un metodo, secondo il quale *venisse ridotta al minimo possibile la parte lasciata in balia all'apprezzamento arbitrario di chi si faccia ad esaminare il problema, e portata invece al massimo possibile la parte, in cui abbiano ad esercitare il loro predominio l'evidenza e la logica dei fatti certi.*

## VII.

Il ministro Menabrea aveva fin dall'estate del 1864 affidato ad una Commissione composta dei signori commendatori Oberty, e

Della Rocca, ispettori del genio civile, del cavaliere Rombaux, ingegnere capo servizio nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e del cavaliere Ferrucci, ingegnere capo nel genio civile f. f. di segretario, l'incarico di esaminare i più recenti studi intesi a condurre ferrovie attraverso parecchi fra i passaggi delle Alpi Elvetiche.

Il referente, chiamato poco dopo a reggere il portafoglio dei lavori pubblici, confermava l'incarico dato dal suo antecessore alla suddetta Commissione, raccomandandole soprattutto di attenersi al 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, del Gottardo, sui quali era principalmente chiamata la pubblica attenzione.

L'anzidetta Commissione erasi recata sui luoghi e aveva discusso, sia durante il viaggio come nel seguito, i diversi progetti tecnici in contraddittorio coi loro autori. Non aveva avuto bisogno di eseguire essa medesima progetti di sorta, e ciò costituisce appunto uno dei vantaggi della stessa Commissione a fronte della Commissione tecnica del 1860. Ed in vero se le conclusioni di quest'ultima ebbero la sorte di sollevare censure in alcune parti d'Italia, le obiezioni erano state mosse unicamente contro l'opportunità dei tracciati, che erano stati da quella Commissione tecnica di propria iniziativa immaginati, e presi a base dei suoi studi, tracciati che gli oppositori sostenevano avrebber dovuto esser diversi, mentre oggidì questo punto essenziale del miglior tracciato possibile in ognuna delle tre direzioni, è messo affatto fuori di questione, imperocchè sono i fautori stessi dello Spluga, al pari di quelli del Lucomagno e del Gottardo che hanno allestito e che mettono innanzi essi il progetto che reputano il migliore nel rispettivo senso.

Dopo un anno circa di accuratissimo lavoro la nuova Commissione tecnica fece conoscere il suo voto mediante un ampio rapporto motivato, le cui deduzioni finali si possono riassumere nel seguente prospetto:

D

Quadro riassuntivo dei principali elementi tecnici dei progetti ammessi dalla Commissione per i passaggi dello Splügen, del Lukmanier e del San Gottardo.

ELEMENTI DEI PROGETTI	PER LO SPLUGEN		PER IL	
	secondo il progetto adottato dalla Commissione	secondo la variante dell'ingegnere Antonini (a)	LUKMANIER	S. GOTTARDO
Lunghezza totale della linea . . . . . Metri	107,818 »	103,208 »	128,750 »	110,300 »
	(Colico-Coira).	(Colico-Coira).	(Bellinzona - Coira).	(Bellinz. - Fluelen).
Id. delle orizzontali. . . . . »	9,291 »	9,000 »	5,555 »	13,702 »
Id. delle salite. . . . . »	52,700 »	51,208 »	57,227 »	36,798 »
Id. delle discese. . . . . »	45,857 »	43,000 »	65,968 »	59,700 »
Lunghezza del tronco d'accesso { a mezzogiorno . . »	51,133 »	44,282 »	51,222 »	63,800 »
alla grande galleria . . . . . { a settentrione . . »	40,425 »	40,268 »	60,128 »	31,600 »
Pendenza massima per mille nel versante meridionale. »	25 »	26 »	25 »	26 50
Id. Id. Id. settentrionale. »	25 43	25 43	18 »	25 »
Lunghezza dei tronchi con pendenze non minori del 25 per mille . . . . . »	48,217 »	45,952 »	12,900 »	56,648 »
Id. Id. dal 15 al 25 per mille. . »	11,563 »	4,787 »	35,145 »	1,600 »
Id. da esercitarsi con locomotive speciali . . »	84,992 »	78,931 »	62,445 »	83,750 »
Elevazione del punto di partenza a mezzogiorno . . »	201 »	205 »	226 »	226 »
Id. Id. d'arrivo a settentrione . . . . »	592 »	592 »	585 »	438 »
Id. dell'imbocco meridionale della grande galleria . . . . »	1,246 »	1,128 »	1,024 »	1,130 »
Id. Id. settentrionale della grande galleria. . . »	1,133 »	1,106 »	1,102 »	1,110 »
Id. del punto culminante . . . . . »	1,250 »	1,177 74	1,118 60	1,137 »
Somma delle differenze di altezza . . . . . »	1,707 »	1,558 28	1,526 20	1,631 20
Pendenza media generale per mille . . . . . »	15 79	14 13	11 08	14 90
Id. per mille dei tronchi da esercitarsi con locomotive speciali. . . . . »	19 52	19 13	17 39	18 12
Id. per mille dei tronchi da esercitarsi con locomotive ordinarie. . . . . »	2 09	2 09	5 11	3 66
Lunghezza degli allineamenti. . . . . »	56,172 »	61,926 »	87,936 »	74 810
Id. delle curve. . . . . »	51,676 »	41,282 »	40,814 »	35 490
Rapporto fra la lunghezza degli allineamenti e la lunghezza totale (rappresentata da 1,00) . . . . . »	0,521 »	0,600 »	0 683	0 679
Raggio minimo delle curve . . . . . »	300 »	300 »	300 »	300 »
Lunghezza della grande galleria . . . . . »	16,290 »	18,658 »	17,400 »	14,900 »
Id. della parte a foro cieco . . . . . »	12,870 »	12,870 »	11,700 »	11,500 »
Id. della parte a pozzi . . . . . »	3,420 »	5,788 »	5,700 »	3,400 »
Numero dei pozzi . . . . . »	6 »	8 »	8 »	4 »
Profondità massima dei pozzi . . . . . »	242 »	312 »	312 »	303 »
Pendenza massima nella galleria . . . . . »	14 40	11 40	19 86	6 6
Lunghezza di questa pendenza . . . . . »	8,290 »	4,119 »	4,500 »	3,400 »

Segue Quadro riassuntivo dei principali elementi tecnici dei progetti ammessi dalla Commissione per i passaggi dello Splügen, del Lukmanier e del San Gottardo.

ELEMENTI DEI PROGETTI	PER LO SPLUGEN		PER IL	PER IL
	secondo il progetto adottato dalla Commissione	secondo la variante dell'ingegnere Antonini	LUKMANIER	S. GOTTARDO
Durata della escavazione della galleria . . . . . Anni	12 »	12 »	11 e 6 mesi	11 »
Lunghezza totale delle altre ( nel versante merid. Metri	22,496 »	16,479 »	3,013 »	6,494 »
gallerie da escavarsi . . . { id. settentrionale.	5,272 »	5,340 »	2,116 »	10,685 »
Lunghezza delle gallerie artificiali . . . . . »	3,140 »	1,957 »	»	1,360 »
Id. della via coperta . . . . . »	47,198 »	42,434 »	22,129 »	33,439 »
Id. Id. a cielo scoperto. . . . . »	60,650 »	60,774 »	106,621 »	76,761 »
Costo della grande galleria (b) . . . . . Lire	73,990,800 »	81,972,960 »	76,138,200 »	68,028,000 »
Id. del tronco d'accesso sul versante meridionale . »	49,366,165 »	38,592,400 »	57,982,980 »	33,866,235 »
Id. Id. Id. settentrionale. »	24,455,628 »	23,455,628 »	»	29,966,432 »
Costo totale della linea alpina . . . . . »	149,832,593 »	143,920,988 »	134,121,180 »	131,860,767 »
Id. chilometrico del tronco d'accesso sul versante meridionale (c) . »	1,056,503 »	871,512 »	520,727 »	533,327 »
Id. Id. Id. settentrionale. »	604,963 »	582,488 »	»	951,315 »
Costo chilometrico dell'intera linea . . . . . »	1,382,802 »	1,394,475 »	1,041,794 »	1,195,473 »
Lunghezza delle linee subalpine { a due binari . . . Kil.	37,100 »	37,100 »	70,500 »	93,850 »
da costruirsi . . . . . { a semplice binario. »	28,778 »	28,778 »	47,400 »	86,311 »
Costo di queste linee subalpine. . . . . Lire	25,000,000 »	25,000,000 »	29,020,000 »	52,730,461 »
Lunghezza totale delle linee da costruire . . . . . Kil.	173,726 »	169,086 »	246,650 »	290,396 »
Costo totale delle linee alpine e subalpine. . . . . Lire	174,832,593 »	168,920,988 »	163,141,180 »	184,591,228 »
Id. chilometrico delle linee alpine e subalpine. . . »	1,006,369 »	999,024 »	661,428 »	635,647 »
Prodotto lordo delle linee alpine a L. 40,000 il chil. (d) »	4,320,000 »	4,160,000 »	5,160,000 »	4,440,000 »
Spese d'esercizio Id. . . . . »	2,464,000 »	2,240,800 »	2,468,000 »	2,492,000 »
Prodotto netto Id. . . . . »	1,856,000 »	1,919,200 »	2,692,000 »	1,948,000 »
Rapporto fra le spese d'esercizio e il prodotto lordo . »	0,5704 »	0,5387 »	0,4783 »	0,5612 »
Prodotto lordo delle linee subalpine a L. 40,000 il chilometro, per quella a due binari; e a L. 25,000 per quelle ad un binario . . . . . »	2,205,000 »	2,205,000 »	4,015,000 »	5,910,000 »
Spese d'esercizio in media a L. 16,000 pei tronchi a due binari; e a L. 10,000 per quelli ad un solo binario. »	882,000 »	882,000 »	1,606,000 »	2,364,000 »
Prodotto netto delle linee subalpine . . . . . »	1,323,000 »	1,323,000 »	2,409,000 »	3,546,000 »
Prodotto lordo delle linee alpine e subalpine . . . . . »	6,525,000 »	6,361,000 »	9,175,000 »	10,350,000 »
Spese d'esercizio Id. Id. . . . . »	3,346,000 »	3,122,800 »	4,074,000 »	4,856,000 »
Prodotto netto Id. Id. . . . . »	3,179,000 »	3,242,200 »	5,101,000 »	5,494,000 »
Rapporto fra le spese d'esercizio e il prodotto lordo . »	0,5126 »	0,4906 »	0,4440 »	0,4691 »

a) La Commissione tecnica, nel suo rapporto de' 4 novembre 1865 non ha ammesso la variante Antonini, senza gravi eccezioni specialmente rispetto alla eseguibilità della grande galleria: ma tuttavia, per far apprezzare le condizioni e le conseguenze di questa variante, ne abbiamo voluto riprodurre i principali elementi, di fronte a quelli del progetto primitivo.

b) Calcolato per tutti e tre i passaggi in ragione di lire 4800 il metro lineare, per la parte a foro cieco, e di lire 3000 per la parte a pozzi.

c) Il costo chilometrico di lire 1,056,503, per il tronco d'accesso nel versante meridionale dello Splügen, è relativo al tronco Sorico-Isola: comprendendovi però anche quello da Colico a Sorico, esso si riduce a lire 991,261.

d) La Commissione tecnica, per non uscire dai limiti prefissi alle sue indagini, ha supposto che le tre linee da essa considerate abbiano tutte il medesimo prodotto lordo chilometrico di lire 40,000. Da questa ipotesi, ammessa unicamente per servir di base al calcolo delle spese di esercizio, non deve però ritenersi menomamente pregiudicata la questione dell'apprezzamento dell'introito lordo presumibile di ciascuna delle suddette linee, la risoluzione della quale dipende dai dati e dalle considerazioni commerciali, che costituiscono uno degli argomenti dei quali dovette occuparsi la Commissione commerciale, istituita col decreto ministeriale de' 14 luglio 1865.

## VIII.

Mentre sedeva la sullodata Commissione tecnica, il referente aveva creduto necessario promuovere la soluzione di parecchi quesiti importanti, i quali hanno stretta colleganza colla parte tecnica dell'argomento.

Fra questi primeggia il quesito della possibilità e della convenienza di valersi, pel passaggio della catena alpina, di una ferrovia con pendenze maggiori di quelle sin qui adottate, le quali pendenze si supererebbero con uno dei nuovi metodi per tal uopo immaginati in questi ultimi tempi, abbandonandosi per conseguenza l'idea di attraversare la barriera delle Alpi mediante i lunghi *tunnels* a foro cieco.

Il referente credette necessario di sottoporre anche questo interessante quesito nei riguardi delle sue applicazioni al problema di una ferrovia delle Alpi Elvetiche, all'esame di una apposita Commissione che era già stata costituita, per decreto del ministro Menabrea, e composta dei signori commendatori Negretti, Oberty, Della Rocca, ispettori nel genio civile, degli ingegneri di strada ferrata, cav. Biglia, Mella, Ruva ed Alby, e dell'ingegnere Ferrucci nella qualità di segretario.

Questa Commissione, dopo un accurato esame dei nuovi sistemi di locomozione recentemente inventati, confermò con più dettagliata motivazione il voto del resto già espresso dalla suddetta Commissione tecnica, che cioè lo scopo a cui tende l'Italia, essendo in gran parte quello di allargare, mediante la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche, la sfera di efficienza del suo commercio nel centro d'Europa, non si possa raggiungere codesto scopo se non mediante il sistema delle lunghe gallerie, quando sia necessario, anche a foro cieco, attraverso alla catena maestra delle Alpi, le quali permettano ai convogli di non elevarsi a soverchia altezza e di non superare pendenze, al di là del ventisei per mille; inoltre che secondo il suo parere alcuni dei nuovi sistemi di trazione

possono bensì adottarsi, in certi casi anche permanentemente, ma, per il caso di una grande comunicazione internazionale come quella in quistione, soltanto in via provvisoria e non in modo definitivo.

Fra gli allegati voi troverete, o signori, anche il rapporto completo che si riferisce a codesto speciale argomento.

## IX.

Il voto concorde dei periti tecnici dimostrando pertanto incontestabilmente la preferenza da darsi, pel caso in quistione, al sistema delle lunghe gallerie, siano esse pure a foro cieco, occorreva esaminare quale fosse la struttura geologica dei monti attraverso i quali dovrebbe praticarsi appunto la grande galleria per una linea italo-elvetica qualunque fosse la direzione prescelta. A tal uopo venne costituita un'altra speciale Commissione, composta dei signori Sismonda, Stoppani e Giordano, la quale, dopo di aver esplorato i luoghi e compiute le necessarie indagini, dichiarò che tutti i tre passaggi proposti nulla offrono di straordinariamente difficile a fronte dei mezzi finora conosciuti, e che ad ogni modo non si può, sotto l'aspetto geologico, stabilire *a priori* una differenza molto sensibile fra i medesimi. (Vedi il rapporto geologico che forma parte anch'esso degli allegati.) Non poca importanza deve attribuirsi al voto di questa Commissione se si ricorda che le previsioni scientifiche dello illustre uomo di scienza che la presiedeva si sono avverate appunto riguardo al traforo del Cenisio.

## X.

Se non che l'arte di perforare con mezzi meccanici le lunghe gallerie, essendo stata finquì sperimentata soltanto da pochi uomini dell'arte, il referente, nello scopo di rendere completo lo studio tecnico sotto i diversi suoi aspetti, rivolgeva l'invito ad uno

E



dei tre chiarissimi ingegneri, che dirigono il traforo del Cenisio mediante l'applicazione dei sistemi meccanici da essi inventati, il signor commendatore Grattoni, di recarsi, alla testa di un drappello del personale addetto ai lavori del Cenisio, ad esplorare i tracciati proposti per i diversi passaggi delle Alpi Elvetiche, e di esprimere un motivato e circostanziato giudizio comparativo sulla possibilità di applicare a quei passaggi i metodi di perforazione che ora sono adoperati al Cenisio.

Il sullodato ingegnere adempì l'incarico col massimo zelo ed elaborò l'interessante rapporto che si trova pubblicato anch'esso fra i documenti del presente progetto di legge. Come vedrete, o signori, secondo le dimostrazioni fornite dal commendatore Grattoni, e secondo la sua propria esperienza, dal punto di vista degli attuali metodi di perforazione quali sono applicati al Cenisio, e tenuto conto di tutte le circostanze, riescirebbe il più agevole il passo del Gottardo, al quale tien dietro il Lucomagno e quindi lo Spluga.

## XI.

Così pertanto l'analisi la più accurata di tutti i singoli elementi tecnici del problema venne a trovarsi compiuta sotto ogni aspetto, di modo che gli elementi stessi si potessero aver sotto mano, in via assoluta ed in via comparativa, per qualsiasi deduzione se ne volesse trarre nell'ulteriore procedimento dell'inchiesta. E invero non potevasi credere che l'inchiesta dovesse rimanere esaurita col solo esame degli elementi tecnici.

E un grande scopo commerciale che si vuol raggiungere, a cui le scienze tecniche offrono i mezzi di esecuzione. E non si tratta già di una palestra in cui il premio debba essere conferito a quello dei passaggi delle Alpi, che sarà trovato tecnicamente preferibile, qualunque poi sia lo scopo commerciale che, adottandolo, si possa raggiungere. Da ciò pertanto la necessità di raccogliere tutti i possibili dati commerciali e di esporli sotto duplice aspetto, com-

binati, cioè, cogli elementi tecnici che erano stati raccolti e considerati a parte e per se stessi.

E prima d'ogni altra cosa era d'uopo determinare con esattezza matematica qual sia veramente l'*obbiettivo* del commercio italiano al di là delle Alpi, *obbiettivo* la cui fissazione prima d'ora era stata abbandonata piuttosto alla intuizione che al calcolo.

A raggiungere siffatto scopo, fu intrapreso, per incarico del referente, un lavoro diligentissimo dal cav. Rombaux. Una immensa copia di materiali era stata posta a disposizione del cavaliere Rombaux riferibili a tutte le ferrovie esistenti o in procinto di essere eseguite in Europa e le quali, o potrebbero far concorrenza, o si intreccerebbero con alcuna delle tre proposte ferrovie delle Alpi. Mano mano che giungevano, in seguito alle richieste che ne vennero fatte ai Governi ed alle compagnie, materiali più completi o più ufficiali di quelli che già si possedevano, lo sterminato lavoro del cavaliere Rombaux andava emendandosi e perfezionandosi, finchè riuscì da ultimo a quei risultati completamente certi e positivi che ne fanno un'opera piuttosto unica che rara nel suo genere.

Le ricerche del cav. Rombaux per determinare l'*obbiettivo* del commercio italiano, per una ferrovia delle Alpi Elvetiche, sono basate sul principio evidentissimo che una ferrovia in genere che si voglia costruire riescirà tanto più vantaggiosa, al punto di vista commerciale, quanto più il suo tracciato coinciderà con quella direzione di cui tutti i punti siano equidistanti dai punti di partenza delle altre ferrovie (sia esistenti che d'immaneabile esecuzione prossima), le quali si troverebbero alla portata di poterle far concorrenza. Più essa si atterrà aderente a quella direzione e meglio le sarà dato difendersi contro alla rivalità delle altre ferrovie, imperocchè egli è lunghezzo quella direzione che, essendo maggiori le distanze da ambidue i punti di partenza delle altre ferrovie concorrenti, la nuova ferrovia da costruirsi potrà eseguire i trasporti a migliori condizioni in confronto colle rivali. Tutto ciò peraltro, nella supposizione che le spese d'esercizio siano le mede-

sime per tutte le ferrovie fra loro concorrenti, poichè allora soltanto la direzione *equidistante* sarà la preferibile per la nuova ferrovia da costruirsi e quindi ne dovrà costituire l'*obbiettivo*.

Che se invece le ferrovie concorrenti più prossime alla progettata, si trovano in condizioni differenti fra loro rispetto alle spese d'esercizio, allora i prezzi di trasporto non essendo più proporzionali alle distanze, quell'*obbiettivo* non potrà più coincidere colla direzione *equidistante*, bensì colla direzione *equicostosa*, o, per meglio dire, colla direzione intermedia in cui i prezzi dei trasporti dai punti di partenza delle linee rivali, risulteranno da ogni parte i più elevati. In quanto al costo dei trasporti, esso deve essere valutato, per farne l'applicazione alle ferrovie, con una formola, in cui si tenga conto di tutti quanti gli elementi, che l'esperienza dell'esercizio delle ferrovie dimostra come influenti.

Partendo da questi principi, s'incominci ora a rendersi conto degli scopi che l'Italia si propone di raggiungere mediante una ferrovia delle Alpi Elvetiche. Essi sono due: quello di favorire il suo commercio di *transito*, e quello di favorire il suo commercio *internazionale*.

L'Italia, cioè, in primo luogo vorrebbe estendere nel centro di Europa, il più che sia possibile, la zona di clientela della propria marineria mercantile, la quale ha in Genova lo scalo che più si interna nel continente, ed aprendo una nuova ferrovia attraverso alla Svizzera vorrebbe assorbire una parte di quel commercio di *transito* che ora affluisce o affluirà inevitabilmente, se si lasciano le cose come sono, alle marinerie mercantili della Francia e dell'Austria, avvantaggiate l'una e l'altra, da stupende comunicazioni o già aperte o prossime ad esserlo col centro d'Europa. Senza una nuova strada ferrata attraverso alle Alpi Elvetiche, tutta la clientela commerciale dei paesi d'oltralpe per necessità affluirebbe esclusivamente, dividendosi in due parti, o al golfo di Lione o all'alto Adriatico, malgrado la maggior prossimità del golfo ligure a molti di quei paesi. Quale è dunque l'*obbiettivo* per l'Italia di una ferrovia italo-elvetica nei riguardi del commercio di *transito*? È quello

evidentemente che abbia a coincidere colla direzione *equicostosa* intermedia fra le ferrovie che servono i porti dell'alto Adriatico e quelle che servono i porti del golfo di Lione. Ivi, lungo quella direzione, ci troveremo nelle migliori condizioni per combattere la concorrenza dei rivali.

Ma l'Italia si propone anche di favorire, mediante una ferrovia delle Alpi Elvetiche, il proprio commercio *internazionale*, ossia gli scambi fra i suoi principali mercati interni e i principali mercati d'oltr'Alpi. Ognuno vede che qualora non dovessero essere aperti che i due soli passaggi delle Alpi in costruzione, cioè il Cenisio e il Brennero, molti di questi scambi, condannati a dover percorrere lunghi giri, si effettuerebbero a condizioni assai poco favorevoli. Per ovviare a questo inconveniente, volendosi aprire un terzo passaggio delle Alpi, intermedio ai due suaccennati, quale è l'*obbiettivo* che per mezzo di esso si dovrà tentare di raggiungere negli interessi del commercio *internazionale* d'Italia? Evidentemente dovrà cercarsi l'*obbiettivo* lungnesso la direzione che si verificherà, per la maggioranza dei mercati italiani, *equicostosa* fra la ferrovia del Cenisio e la ferrovia del Brennero. Egli è là, egli è col seguire quella direzione, che l'interesse del commercio *internazionale* d'Italia richiede che si conduca la nuova ferrovia delle Alpi.

Or bene, il cavaliere Rombaux ha appunto determinato, mediante un'analisi mirabilmente accurata e paziente, gli *obbiettivi* di entrambi questi rami di commercio; egli ha tracciato in pari tempo, per ciascuno dei tre progettati passaggi italo-elvetici, non solo i confini della zona d'azione del commercio di *transito ordinario* che farebbe capo a Genova, ma anche quella del transito a *grande velocità* per l'Oriente che è destinato a far capo a Brindisi in un prossimo avvenire; e finalmente egli ha potuto segnare l'*obbiettivo generale* di questi rami di commercio, *obbiettivo* il quale segna la direzione più conveniente per l'Italia nei rapporti commerciali di una nuova ferrovia alpina.

Dai calcoli del cavaliere Rombaux risulta:

Che l'*obbiettivo* del commercio di *transito* italiano a piccola velocità che fa capo a Genova, si rappresenta con una linea che:

se si prende per base di calcolo il prezzo di tariffa, passa per Schwytz, presso Zug, ad ovest di Zurigo, presso Waldshut, Baden-Baden e Winden, fra Kirn e Bingen, fra Bonn e Coblenza, fra Soest e Paderborn, presso Minden:

se si prende per base le spese d'esercizio, passa tra Schwytz e Glaris, presso Rapperschwyl, fra Sciaffusa e Singen e presso Donaueschingen, fra Durlach e Pforzheim, ad est di Heidelberg, Darmstadt e Francoforte, per Paderborn, fra Minden e Hannover.

Risulta inoltre che l'*obbiettivo* del commercio di *transito a grande velocità* verso Oriente che fa capo a Brindisi, si rappresenta con una linea la quale:

se si prende per base di calcolo il prezzo di tariffa, passa per Brienz, all'est di Langnau e di Soletta, presso Belfort, fra Toul e Nancy, presso Mézières e Avesnes, fra Mons e Charleroi, presso Bruges e Ostenda:

se si prende per base le spese d'esercizio passa dal lago di Sarnen, fra Langnau e Lucerna, a ponente di Olten, ad est di Belfort, Epinal, Lunéville, per Metz e Sedan, fra Dinant e Namur, per Charleroi, fra Gand e Anversa.

Risulta ancora che l'*obbiettivo* del commercio internazionale d'Italia, si rappresenta con una linea la quale:

se si prende per base il prezzo di tariffa, passa: presso Schwytz, fra Lucerna e Zurigo, fra Basilea e Waldshut, ad est di Friburgo-badese, ad ovest di Saverne, presso Cocheren, Treveri, ad oriente di Aquisgrana, per Eindhoven, presso Breda:

se si prende per base le spese d'esercizio, passa: presso Horgen e Zurigo, ad est di Sciaffusa, presso Offenbourg, e Hagenau, fra Saarbruck e Neunkirchen, presso Düren, Helmond, e Utrecht.

Fissate tali linee, se ne inferisce che:

riguardo al commercio di *transito*, quanto più si volesse allontanarsi verso Occidente dalla linea rappresentante l'*obbiettivo* di questo ramo di commercio, tanto più difficile sarebbe combattere la concorrenza di Marsiglia, e invece quanto più si volesse allon-

tanarsene verso Oriente, tanto più difficile sarebbe combattere la concorrenza di Trieste e di Venezia:

riguardo al commercio *internazionale*, quanto più si volesse allontanarsi verso Occidente dalla linea rappresentante l'*obbiettivo* di tale commercio, tanto più la nuova ferrovia assumerebbe il carattere di un duplicato della ferrovia del Cenisio, e invece quanto più si volesse allontanarsene verso Oriente, tanto più assumerebbe il carattere di un duplicato della ferrovia del Brennero.

Or bene, un semplice sguardo sulla carta basta a mostrare come il passaggio alpino che conduce più direttamente verso quelle direzioni le quali rappresentano, per l'Italia, gli *obbiettivi* sia del commercio di *transito a piccola velocità*, sia del *commercio di transito a grande velocità*, sia del commercio *internazionale*, è il Gottardo.

Ma non bastava al cavaliere Rombaux determinare le direzioni che dovevano rappresentare gli *obbiettivi* commerciali; era d'uopo investigare se intorno a quelle direzioni esista poi una zona abbastanza ampia, in cui il *transito* facente capo a Genova possa vincere, mediante una ferrovia alpina, il *transito* facente capo al golfo di Lione, all'alto Adriatico ed al mare del nord. Il cavaliere Rombaux, seguendo lo stesso metodo, riuscì nelle sue ricerche, indicando quale sarebbe la zona d'azione del commercio di *transito* per i tre passaggi, prendendo per base sia le distanze reali, sia il prezzo di tariffa, sia finalmente le spese d'esercizio.

Da questa indagine risultò che la zona più estesa pel commercio di *transito*, se si prendan per base non solo le *distanze reali* (ciò si sapeva anche prima), ma anche i prezzi di tariffa, è quella del Gottardo; qualora invece si prendan per base le spese d'esercizio, la zona dello Spluga pareggierebbe per lo meno quella del Gottardo in estensione, quantunque non le sarebbe pari in importanza commerciale.

Il lavoro del cavaliere Rombaux, partendo da un concetto per così dire geometrico, perveniva dunque a codesto risultato. Ma quali erano poi i fatti statistici corrispondenti a quegli *obbiettivi* geometrici? Dove sono realmente le nostre relazioni commerciali

più importanti? Quale incremento è da presumere che queste prenderanno in avvenire? Verso qual parte la nuova ferrovia troverebbe più importanti elementi di prosperità e come raccoglierebbe maggiori prodotti per trasporti di viaggiatori e di merci a grande e a piccola velocità?

Anche a codesti quesiti conveniva che fosse ampiamente risposto, perchè l'inchiesta potesse ritenersi esaurita, ed è perciò che lo scrivente si trovò indotto ad istituire un'apposita Commissione commerciale con decreto del 14 luglio 1865. Essa fu composta come segue: il marchese Bevilacqua, senatore del regno, presidente; il senatore Florio; i deputati Castagnola, Correnti, Depretis, Devincenzi, Peruzzi; i presidenti delle Camere di commercio di Ancona, di Firenze, di Genova, di Livorno, di Milano, di Napoli, di Torino; il console generale ispettore dei Consolati, presso il Ministero degli affari esteri, commendatore Cristoforo Negri; il direttore della statistica presso il Ministero di agricoltura e commercio, cavaliere Pietro Maestri; il direttore già capo della divisione della contabilità delle ferrovie dello Stato, cavaliere Bertina; il direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'alta Italia, cav. Amilhou; il direttore dell'esercizio delle ferrovie meridionali, cavaliere ingegnere Ruva (1).

Il riferente ebbe cura di far cadere la scelta dei membri della Commissione commerciale sopra uomini che, oltre al godere meritamente della universale estimazione sotto ogni riguardo, come non dubito, o signori, che ciascuno di voi ammetterà molto volentieri, oltre di essere assai competenti nelle materie commerciali o per posizione o per studi, non si fossero mai, per lo passato, esternati favorevolmente alla soluzione che scaturiva dagli studi di Rombaux. Era questa una maggior garanzia d'imparzialità.

---

(1) Il Presidente della Camera di commercio d'Ancona, cavaliere Tarsetti, soccombette al morbo che inferiva nella sua città natale nel periodo in cui sedeva la Commissione. Quattro altri membri della Commissione furono impediti dall'intervenire assiduamente alle radunanze.

A codesta Commissione, furono consegnati tutti i lavori compiuti dalle altre Commissioni di cui sopra si è parlato, non che il rapporto Rombaux, che troverete, o signori, riprodotto anche esso fra gli allegati del presente progetto di legge corredato da apposite carte geografiche colorate (1).

Triplice doveva essere, nella mente del referente, il compito della Commissione istituita col decreto 14 luglio 1865 :

1° Quello di poter far testimonianza della imparzialità osservata dal Governo nel corso dell'inchiesta e di provocare da lui le spiegazioni delle cose fatte ed i consigli per perfezionarla e per introdurre tutte le aggiunte per cui l'inchiesta si potesse dire completa ;

2° Quello di collaborare al compimento delle ricerche commerciali ;

3° Quello di esporre l'autorevole avviso di ciascuno dei suoi membri sul complesso della questione.

Insomma, la Commissione in alcune cose era chiamata a fungere da *giurì*, in altre da *collaboratrice*, ed in altre infine da *giudice*.

## XII.

Voi troverete, o signori, fra i documenti consegnati, i processi verbali di tutte le sedute tenute per sei mesi dalla Commissione commerciale, e potrete scorgere da essi e dai tre importantissimi rapporti speciali, l'uno dettato dal commendatore Devincenzi, l'altro dal cavaliere Maestri, il terzo dal cavaliere Ruva, con quale

---

(1) È da notarsi però che il rapporto Rombaux quale si trova nella prima parte degli allegati, è pubblicato nella forma *definitiva* come risultò dopo compiute tutte le indagini e raccolte tutte le notizie e i documenti che avevano relazione con esso ; notizie e documenti di cui molti furono richiamati a richiesta della stessa Commissione commerciale. Esso rapporto per conseguenza offre qualche variante in confronto di quello che fu realmente presentato ai membri della Commissione commerciale nel giorno in cui furono convocati.



e quanto impegno abbia atteso al suo mandato e quanta luce essa abbia potuto spargere sull'argomento.

Nonchè maravigliarvi del tempo impiegato da questa Commissione, appena potrete credere che un sì completo, un sì vasto, un sì ben ordinato repertorio di notizie abbia potuto esser compilato in un solo semestre; un repertorio di notizie intese a fissare l'influenza che la nuova ferrovia delle Alpi può avere sul commercio presente e futuro d'Italia (rapporti Devincenzi e Maestri), come pure a definire i limiti estremi fino ai quali potrebbe spingersi la concorrenza rispetto ai trasporti in transito, pei quali la concorrenza dei porti rivali ai nostri, è maggiormente temibile (rapporto Ruva).

Or bene, le dimostrazioni della statistica commerciale esposte nei rapporti dei commissari Devincenzi e Maestri avvalorarono pienamente i risultati favorevoli al Gottardo delle ricerche geometriche del cavaliere Rombaux. Infatti, la linea tracciata da questi per esprimere l'obbiettivo del commercio di *transito a grande velocità*, corrisponde alla direzione più conveniente per il traffico asiatico-europeo secondo gli studi statistici del commendatore Devincenzi; così pure la linea tracciata dal cav. Rombaux per esprimere l'obbiettivo del commercio *internazionale*, corrisponde alla direzione in cui il commercio internazionale d'Italia ha le migliori e più promettenti relazioni, secondo gli studi del cav. Maestri; finalmente la zona del Gottardo pel commercio di *transito*, risulta, secondo gli studi dello stesso cav. Maestri, come di gran lunga più importante statisticamente a fronte delle zone dei passaggi rivali. In pari tempo i risultati finali del rapporto del commissario Ruva sui prezzi dei trasporti e sulla estensione delle zone pel commercio di *transito*, quantunque desunti con processo diverso, differiscono ben poco da quelli ottenuti dal cavaliere Rombaux.

Così pertanto la recente inchiesta ha completamente invertito, riguardo al merito, l'apprezzamento che finquì era stato accettato da molti in Italia, secondo il quale il Lucomagno veniva in prima linea, in seconda lo Spluga e solo in terza il Gottardo. Risulta

invece che commercialmente il Gottardo tiene il primato, che molto gli si avvicina lo Spluga e che il Lucemagno occupa l'ultimo posto.

Invitati da ultima i membri della Commissione a volere anche esprimere il loro avviso individuale sintetico sulla scelta del migliore fra i proposti passaggi nei rapporti commerciali, essi, a grande maggioranza, cioè con 11 voci contro 3, accordarono la preferenza al Gottardo; e i 3 voti di minoranza furono per lo Spluga.

### XIII.

Ma indipendente dalla questione di preferenza risulta dalla indagine ora compiuta, in modo incontrovertibile, che l'esecuzione in genere di una ferrovia attraverso le Alpi, tanto più se si scelga il miglior tracciato possibile, deve realmente avere per l'Italia una grande importanza, inquanto che essa otterrebbe certamente il risultato di accrescere considerevolmente il commercio di transito attraverso la penisola, sia per i viaggiatori e le merci di valore che l'Europa scambia coll'Asia, sia per le grosse merci, il quale commercio continuerebbe, in mancanza di questa linea diretta, a fare scalo in porti non italiani;

che essa è importantissima per lo sviluppo del commercio internazionale italiano, il quale, per comunicare col resto d'Europa, dovrebbe, in difetto della nuova ferrovia, servirsi unicamente delle linee del Brennero e del Cenisio con maggiore dispendio, per molta parte di esso commercio, e con disviamento delle sue naturali direzioni;

ed infine che la costruzione della linea italo-elvetica è anche importante pel maggior traffico che essa arrecherà sulle ferrovie già esistenti in Italia, alle quali il Governo guarentisce un interesse del capitale od un provento brutto, il quale maggior traffico, mentre renderà possibile un'economia nelle spese dello Stato per le minori differenze sulle sovvenzioni da pagarsi alle Società, darà luogo ad un sensibile aumento negli introiti doganali.

L'inchiesta ora compiuta ha inoltre ottenuto il risultato di appurare completamente il maggior numero degli elementi della questione, cosicchè sulla maggior parte di essi non sarà più lecito nemmeno discutere, almeno in buona fede. Se restano ancora alcuni elementi, che possano lasciar materia a controversia, questi sono ridotti a scarso numero, e se una discussione sarà ancora possibile, questa avrà confini ben determinati e non si svierà in un campo infinito, come fino ad ora sempre era avvenuto.

Ma se però una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche avrebbe certamente per effetto di recare notevolissimi vantaggi, non è il solo Stato italiano che è chiamato ad approfittarne; epperò non sarebbe giusto che il regno d'Italia abbia ad assumere sopra di sé tutta l'enorme somma, che occorre di dare a fondo perduto per realizzare l'impresa. Una tale spesa pertanto non potrebbe essere giustificata sotto l'aspetto economico, fuorchè nel caso in cui tutti gli interessi a cui deve giovare abbiano da concorrere finanziariamente nella proporzione approssimativa dei benefici che si possono ripromettere da essa.

Ora, siccome questi interessi esistono realmente per molti, cioè per lo Stato italiano, in modo speciale per alcune città e provincie della penisola, per alcuni Stati e corpi morali esteri, è naturale che sorga il concetto di un *consorzio internazionale*, inteso a rendere possibile l'attuazione di questa colossale impresa.

Ciò posto, se in massima deve ritenersi come cosa assai utile per l'Italia che una ferrovia attraverso alle Alpi si promuova, il referente non dubita che dalla lettura dei documenti che accompagnano il presente progetto di legge e anche dalla semplice ispezione delle carte in cui graficamente si espongono i risultati ottenuti, sorgerà facilmente la convinzione in chiunque abbia qualche conoscenza delle condizioni interne dei paesi d'oltr'Alpi, che quello dei passaggi alpini il quale fu giudicato dalla maggioranza della Commissione meglio provvedere sotto ogni aspetto agli interessi commerciali d'Italia è per avventura anche quello il quale, stante la sua ubicazione, e stante l'entità e la qualità degli interessi che raggruppa

oltr'Alpi, si presta naturalmente assai più che gli altri alla costituzione di un consorzio internazionale.

## XIV.

Se non che vi è una circostanza che il Governo e il Parlamento devono aver presente in un modo affatto speciale, e di cui la Commissione commerciale non aveva alcun debito di preoccuparsi, la circostanza cioè della eseguibilità pratica di una ferrovia delle Alpi. Anche *a parità di condizioni commerciali* e, si può dire anche, *a piccola differenza di condizioni commerciali*, quello dei passaggi che più facilmente e più celereamente può essere eseguito, merita la preferenza, imperocchè *il tempo è denaro*. Pertanto se è necessario da una parte aver sempre presente lo scopo economico e politico che si vuol raggiungere, egli è certo che non si può dimenticare dall'altra i mezzi materiali occorrenti per raggiungere tale scopo. Da ciò la questione della ferrovia delle Alpi Elvetiche, considerata come impresa industriale. Ora è ancora sotto questo aspetto che la linea del Gottardo risulta preferibile alle altre (e particolarmente in modo assai rilevante a quella dello Spluga, cioè a quella delle sue rivali, che, secondo una minoranza della Commissione commerciale, le sarebbe commercialmente o pari, o anche superiore), se si tien conto del tempo richiesto per la sua completa attuazione, del capitale necessario per costruirla e dei suoi prodotti presumibili.

Secondo i calcoli accennati della Commissione tecnica, la lunghezza, la spesa di costruzione delle tre linee sarebbe, come si è veduto nella tabella sopra riportata, la seguente:

Spluga . . . .	chilom. 169	Spesa 168,920,988
Lucomagno	„ 246	„ 163,141,180
Gottardo . . .	„ 290	„ 184,591,228

ed ammesso un eguale prodotto brutto di lire 40,000 al chilometro per le tre linee, il reddito netto d'ognuna di esse sarebbe il seguente:

Spluga . . . . .	L. 3,242,200
Lucomagno . . . . .	„ 5,101,000
Gottardo . . . . .	„ 5,494,000

Ma i copiosi dati raccolti dalla Commissione commerciale (Vedi in special modo il Rapporto Maestri) dimostrando ad evidenza che la linea del Gottardo servirà a quelle delle regioni di oltr'Alpi, che sono più ricche e popolate, ed osservandosi il fatto molto significativo *che già attualmente le ferrovie che tendono a quel passaggio, sul versante settentrionale delle Alpi, danno un prodotto doppio in confronto delle ferrovie che tendono ai passaggi Grigionì*, non si può assolutamente ammettere l'ipotesi dalla quale (allorchè mancavano ancora i dati commerciali in quel momento non peranco raccolti) la Commissione tecnica ha dovuto partire, la parità, cioè, di prodotto lordo sulle tre linee.

Ove quindi, per pochissimo si voglia tener conto, per la linea del Gottardo, del maggior provento chilometrico che essa sarà per dare, risulterà ad evidenza che, ottenendosi con essa un reddito netto chilometrico superiore a quello presumibile per gli altri due passaggi, il capitale da richiedersi alla speculazione potrà esser maggiore, e così *risulterà considerevolmente minore la somma da concedersi, a fondo perduto, per la costruzione della ferrovia se si presceglie il passo del Gottardo.*

Ma ciò non basta. A conferire questa somma a fondo perduto (la quale per l'attuazione di qualunque delle ferrovie alpine sarebbe necessaria, ma che per una ferrovia del San Gottardo dovrebbe essere, come si è detto, *minore* che pei passaggi rivali) vi è per il San Gottardo appunto, in parte la presunzione, in parte la *certezza*, che i paesi d'oltr'Alpi contribuiranno in una quota più rilevante, sia perchè, *come* si è detto *più sopra*, vi è una maggior copia d'interessi in quella direzione che si prestano alla costituzione di un *consorzio internazionale*, sia perchè i paesi d'oltr'Alpi apparte-

nenti alla zona del San Gottardo, sono assai più ricchi in confronto di quelli appartenenti alle zone dei passaggi più orientali, sia perchè hanno già stanziato vistose somme per favorire esclusivamente quel passaggio, come vedremo in appresso, sia perchè finalmente da tutte le notizie, che il Governo ha potuto raccogliere risulta che altri vistosi sussidi sono in prospettiva in assai maggior copia per il San Gottardo che non per gli altri passaggi.

Conseguentemente se ciascuno dei tre passaggi meriterebbe in massima di essere per se stesso incoraggiato, quello che lo deve essere *in prima linea è il Gottardo*, il quale, *mentre riunisce, a fronte dei passaggi rivali, maggiori vantaggi commerciali per l'Italia, offre la certezza di una attuazione più sollecita e più facile, richiedendo, a fronte dei passi rivali, una minor somma a fondo perduto, ed essendo i cointeressati di oltr'Alpi più numerosi e più ricchi e più disposti a concorrere efficacemente, mediante l'assunzione di una parte aliquota più rilevante di tale minor somma.*

Egli è pertanto *un complesso di circostanze*, in parte di natura accidentale, in parte di natura sostanziale e permanente, e non quella sola del voto espresso dalla grande maggioranza della Commissione commerciale, che fanno cadere la scelta del Governo sul Gottardo; anzi qualora il Governo dividesse le vedute manifestate dai tre membri della minoranza della Commissione commerciale, ma in pari tempo fosse spinto a scendere, o al presente o in un avvenire prossimo, nel campo dell'*attuazione*, non potrebbe a meno di adottare egualmente la soluzione del Gottardo.

#### XV.

Nel corso della lunga polemica che è stata dibattuta per sostenere od oppugnare i diversi passaggi alpini si ebbe spesso ricorso a considerazioni politiche per valersene come d'armi da guerra in un senso o nell'altro. Singolare idea, esclamavano i fautori del Gottardo, quella di una ferrovia sia dello Spluga che del Lucomagno, le quali appena varcati i confini elvetici, anzichè attra-

versare nel cuore l'industrie e libera Svizzera, colla quale abbiamo immensi rapporti commerciali, sembrerebbe indirizzata a schivarla onde rasentarne l'estremo lembo orientale sotto il tiro di pistola dell'Austria! I promotori della linea dello Spluga esclamano in vece a loro volta: Noi abbiamo sopra i fautori del Gottardo e del Lucomagno il vantaggio, che mentre dove sono le loro linee, entrambi i versanti delle Alpi sono in mano di uno Stato estero, almeno dov'è la nostra uno dei versanti appartiene al regno d'Italia! Perchè spendere i danari dell'Italia in un territorio estero quando lo si può, in parte almeno, sul nostro?

Quest'ultima considerazione avrebbe senza dubbio un certo peso, se la ferrovia alpina si dovesse eseguire interamente a spese dell'Italia e non in via di consorzio internazionale. Ma agli occhi del Governo non può essere attuata se non mediante il concorso pecuniario di parecchi paesi; oltre di che vi è di mezzo un'altissima considerazione politica che si compenetra interamente nella questione commerciale. Lo scopo cioè a cui mira l'Italia, promuovendo questa nuova via di comunicazione, non è forse quello di moltiplicare i suoi rapporti d'interesse coi paesi più floridi d'Europa e di attirare questi ultimi ai propri mercati e ai propri scali marittimi, accrescendo per tal modo la propria potenza sulle basi della accresciuta prosperità? Or bene quella delle proposte ferrovie alpine che adempie meglio allo scopo commerciale, e che si presenta come di più facile e, in particolar modo, *d'assai più probabile attuazione prossima*, non offre essa per conseguenza la massima utilità politica? La risposta è evidente. Infatti se lo Stato italiano dev'essere disposto a sottostare a sacrifici pecuniari per l'esecuzione dell'opera, quantunque situata in estero paese, non è già per favorire le popolazioni delle Alpi Lepontine piuttostochè quelle delle Alpi Retiche; ma bensì perchè la gran massa degli Italiani trova il suo tornaconto piuttosto nella scelta di una che di un'altra direzione. Il danaro che spenderebbe l'Italia in terra straniera lo spenderebbe non già per avvantaggiare gli stranieri, ma perchè egli è collo spenderlo ivi che avvantaggia maggior-

mente se stessa. Pertanto non vi ha neppure bisogno di ricorrere all'argomento che la terra straniera in cui si stende la catena da attraversare, è terra libera, neutrale, interessata ed armata a difendere la propria neutralità, per rispondere vittoriosamente.

L'argomento contrario è somigliante a quello che sogliono mettere in campo i protezionisti i quali per favorire pochi produttori nazionali vorrebbero colpire la gran massa dei consumatori della nazione.

Per queste ragioni la circostanza del trovarsi il valico del San Gottardo situato dentro i confini della Svizzera, non potrebbe essere una ragione per distoglierci dall'attenerci a quella soluzione.

## XVI.

Ad ogni modo nelle trattative col Governo svizzero per le stipulazioni del nuovo trattato di commercio, noi abbiamo chiesto con molta insistenza che venisse eliminata la clausola inserta nel precedente trattato del 1851, nel quale erano già stati prestabiliti i punti di partenza e la direzione che una ferrovia italo-elvetica avrebbe dovuto avere.

Non abbiamo mai ceduto sul punto di sopprimere questa clausola, acciocchè al Governo italiano fosse conservata la maggiore libertà di azione nella scelta del passaggio delle Alpi. E se negli ultimi tempi il Governo federale elvetico ha dato a divedere di voler sollevare una questione pregiudiziale contro il passaggio dello Spluga, noi gli abbiamo risposto facendo tutte le nostre riserve su questa pretesa. La preferenza che, pigliando per norma i nostri interessi, abbiamo creduto di attribuire al San Gottardo ci ha dispensato dall'intavolare una polemica col Governo elvetico su quell'argomento, ma non abbiamo lasciato che nemmeno per questo rimanesse pregiudicata la questione.

## XVII.

Il referente nutre la più completa fiducia che la pubblicità che verrà data ai lavori delle varie Commissioni ingenererà la convin-



zione generale in Italia che non esiste alcuna discrepanza d'interessi fra le principali provincie, ovvero, fra alcune di queste e lo Stato, nella scelta del valico alpino, e che invece deve stare a cuore a tutti di concentrare i propri sforzi sopra di un solo punto.

È quindi da aspettarsi che conosciuti e meditati i rapporti ed i risultati dell'inchiesta, ora in corso di pubblicazione, le città e le provincie italiane le quali avevano prima d'ora, in opposizione fra loro, votato sussidi esclusivamente per l'uno o l'altro passaggio, per avventura diverso da quello su cui si è arrestata la scelta del Governo, finiranno per far atto di adesione anch'esse, volgendo a favore del Gottardo i sussidi promessi per altri passaggi.

Ed in fatti sarebbe assurdo il supporre che, constatati i vantaggi maggiori e (nella più sfavorevole ipotesi) uguali che nel loro interesse speciale potranno ottenere da una ferrovia del Gottardo in confronto delle soluzioni che esse anteriormente prediligevano, vogliano le sopracitate città e provincie ritirarsi dal concorso finanziario che erano disposte a corrispondere, ora che da questa loro adesione dipende in gran parte il far sì che il desiderio di tanti anni si converta finalmente in realtà. La soluzione del problema della ferrovia italo-elvetica non è forse stata sempre da esse proclamata come un affare d'urgenza?

Resta ora a vedersi quale compartecipazione si potrà ottenere dall'estero.

#### XVIII.

Il Governo fino al giorno in cui la Commissione non ebbe pronunciato il suo voto, si mantenne nella più assoluta e più scrupolosa imparzialità verso i fautori dei passaggi rivali, sia all'interno che all'estero; esso non ha mancato nei mesi passati di dichiarare ai comitati promotori dei vari passaggi costituitisi in Svizzera, ciascuno dei quali si adoperava a dimostrare che l'interesse italiano si conformava al proprio, che in quanto allo studio dell'argomento nell'interesse speciale dell'Italia, ci avrebbe pensato il Governo del Re, e che questo studio sarebbe stato eseguito in

modo da togliere di mezzo per sempre qualsiasi possibilità di equivoci. Sicchè l'unico mezzo efficace per ciascun di essi di gettar molto peso sulla bilancia si era quello di promuovere nel rispettivo senso la votazione di sussidi rilevanti da parte dei paesi co-interessati, ritenuto che in ogni caso il Governo italiano sarebbe certamente rifiutato di assumere sopra di sè tutta la spesa, essendo l'opera vantaggiosa non solo all'Italia, ma anche ad altri paesi. Queste raccomandazioni non furono sterili di risultati.

Il comitato del Gottardo e quello del Lucomagno si accinsero all'opera (1).

Mentre il Governo del Re procedeva in tal guisa verso la vicina Svizzera, esso manifestava anche ai Governi della Germania con cui si trova in regolari rapporti, la sua intenzione di voler promuovere efficacemente l'attuazione di una ferrovia delle Alpi

(1) Il primo ottenne sussidi già votati regolarmente e definitivamente sopra proposta dei rispettivi Governi, dai gran Consigli dei seguenti Cantoni e dalle seguenti compagnie per la somma di lire 15,050,000 ripartite come segue:

Cantone di Basilea città . . . . .	L. 1,200,000
» di Zurigo . . . . .	» 1,500,000
» e città di Lucerna . . . . .	» 1,800,000
Cantone di Uri . . . . .	» 1,000,000
» Argovia . . . . .	» 1,000,000
» Schwitz . . . . .	» 1,000,000
» Soletta . . . . .	» 300,000
» Sciaffusa . . . . .	» 250,000
Compagnia delle ferrovie nord-est e Centrale »	7,000,000
Totale	L. 15,050,000

Le votazioni dei Cantoni di Zurigo, Uri, Schwitz, Sciaffusa, e della Compagnia della ferrovia nord-est sono incondizionate. Quelle invece dei Cantoni di Basilea, di Lucerna e della Compagnia Centrale Svizzera, hanno subordinato il loro concorso all'adozione di un tracciato diretto da Fluelen per Goldau e Küssnacht a Lucerna; ma questo tracciato essendo già previsto nel progetto del Gottardo, ammesso dalla Commissione tecnica italiana, la condizione posta dai suddetti corpi morali già si trova soddisfatta. Le condizioni poste dai Cantoni di Argovia e di Soletta della rinuncia per parte delle Compagnie del nord-est e della Centrale Svizzera ad alcuni loro diritti di esclusione di alcune nuove linee eventuali che interessano i Cantoni medesimi potendo, secondo che risulta dalle informazioni avute,

in massima, qualora però anch'essi vi cooperassero, e riserbandosi di pronunciarsi intorno alla scelta del passaggio, allorchè la inchiesta in corso da lui ordinata, sarebbe stata compiuta.

Queste aperture ebbero buona accoglienza; ma il Governo italiano non potendo allora precisare quale sarebbe il passaggio da lui prescelto, stante la scrupolosa imparzialità che si era prefissa, fintantochè l'inchiesta non fosse stata terminata, e molto meno quale sarebbe stata la quota del suo concorso, non poterono ancora aver luogo definitivi negoziati.

Malgrado però l'invito fatto dal Governo del Re perchè volessero appoggiare qualunque dei passaggi su cui fosse caduta la scelta, i Governi di Prussia, di Baden a cui si associò anche Wurttemberg ebbero a dichiarare ufficialmente, che presentandosi il caso di assumere un impegno pecuniario per promuovere una ferrovia alpina, essi l'avrebbero fatto esclusivamente per la linea del San Gottardo.

La Baviera invece si mostrò favorevole soltanto alla scelta di uno dei due passi orientali, senza impegnarsi ancora ad alcuna promessa di concorso.

In quest'ultimi giorni, il Governo prussiano convocò ad una conferenza in Berlino quei Governi tedeschi i quali si sono mostrati in massima disposti a favorire efficacemente la linea del San Gottardo.

---

essere facilmente realizzate, ne consegue che si può far calcolo sulla totalità dei suddetti sussidi.

Oltre a questi sussidi il Comitato del Gottardo assicura che ne saranno votati altri, e che la somma di venti milioni da contribuirsi dalla sola Svizzera, per favorire l'impresa, in breve tempo finirà per essere raccolta.

Il Comitato del Lucomagno avendo anche esso fatto lodevoli sforzi per raccogliere sussidi a favore del passaggio da esso propugnato, ottenne che i Governi dei Cantoni di San Gallo e Grigioni abbiano deciso di proporre ai rispettivi gran Consigli la concessione di un sussidio, fra entrambi i Cantoni, di otto milioni ed ora si attende che questi deliberino su tale proposta con probabilità che aderiscano.

Pel passo dello Spluga, si avrebbero gli stessi sussidi votati pel Lucomagno dai Cantoni di San Gallo e dei Grigioni.

Evidentemente il terreno per la costituzione di un consorzio internazionale è preparato e ben disposto, e ne sono state anche delineate le basi, quantunque non peranco in modo impegnativo; ma perchè un tale consorzio si concreti e diventi un fatto, è necessario che il Governo italiano porti sulla bilancia il peso delle sue decisioni in un modo determinato, facendo ben conoscere:

- 1° Il passaggio che esso presceglie;
- 2° Il suo intendimento di non volere assolutamente assumere da sè solo tutto il carico dell'impresa;
- 3° La quota per cui esso è disposto di contribuire all'impresa in concorso degli altri interessati, ed il modo di erogarla.

#### XIX.

Trovandosi ora le cose a questo punto, resta a vedere se il momento sia ben scelto perchè il Governo si risolva a prendere una iniziativa?

Se si considera che l'apertura di una ferrovia attraverso le Alpi è opera che richiede un tempo di esecuzione non minore di dieci anni, cosicchè, ritardandosi a cominciarla, un'intera generazione perderebbe tutti i vantaggi che si può ripromettersene;

che le ferrovie francesi da una parte, e le austriache dall'altra compiendosi e ramificandosi, in parte sottraggono già all'Italia, in parte minacciano di sottrarle completamente quel movimento commerciale continentale, che le è assegnato dalla sua posizione geografica;

che l'istmo di Suez sarà fra breve solcato da un gran canale navigabile;

che, mediante una nuova linea attraverso le Alpi Elvetiche, il sistema delle ferrovie italiane si convertirebbe nel conduttore, per così dire, di due pile, costituite l'una dal movimento commerciale dell'Europa e l'altra da quello del Levante e che senza di quell'opera, il movimento medesimo schiverà inevitabilmente l'Italia.

che lo Stato italiano ha accordato vistose garanzie d'interesse e di prodotto alle società concessionarie delle interne ferrovie, e che esso sarà tenuto a pagare sensibili differenze le quali andranno diminuendo solo per lo sviluppo del traffico, e che questo sviluppo si accelererà d'assai, allorquando le nostre ferrovie si troveranno collegate con quelle dell'Europa centrale per mezzo di una linea attraverso delle Alpi, cosicchè l'argomento abbraccia non solo una quistione economica, ma anche una quistione di finanza per tutta la nazione e di buona amministrazione;

che senza questa nuova linea, il nostro vasto sistema di ferrovie rimarrebbe privo del naturale suo coronamento, o, per meglio dire, privo del collegamento, di gran lunga più importante, col sistema delle ferrovie europee;

che l'Italia ha urgente bisogno di amalgamare i suoi interessi col resto d'Europa, per affrettare il suo sviluppo economico, il quale abbandonato a sè riuscirebbe difficile e lento;

se noi consideriamo infine che si sono costituiti interessi potenti, i quali perfettamente consci di quello che vogliono, e avendo saputo assai bene approfittare delle nostre discordie, vedono naturalmente assai di buon occhio sorgere ogni specie di cause tendenti ad attraversare i progetti seri di una ferrovia italo-elvetica, cominciando dalle cause che hanno le forme più scientifiche a quelle che ne hanno di più volgari (notisi bene che qui parlasi di interessi reali, i quali sono logicamente condotti a quella meta, e non di persone);

se si considera tutto ciò, bisognerebbe inferirne che urge di prendere senz'altro una decisione ed una operosa iniziativa.

Ma d'altra parte si affaccia la condizione presente delle nostre finanze, la quale non può a meno di preoccuparci vivamente e ci presenta come inopportuno tutto quanto ha l'apparenza di un nuovo onere, quand'anche abbia un utilissimo scopo.

Penetrato il referente dell'urgenza dell'opera, ma insieme della presente condizione del pubblico erario, egli si propose di studiare se mai il Governo non avesse mezzo di subsidiare efficacemente

l'opera medesima, senza inscrivere alcuna somma nel bilancio dello Stato. Or bene, questo mezzo esiste.

Anzi tutto occorre di ricordare che nella modificazione del contratto per la cessione delle linee dello Stato alla Compagnia delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, il referente, in previsione di ciò che ora sta avverandosi, ottenne che la medesima si obbligasse a concorrere nelle spese di costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche ad oriente della Toce, per una somma non minore di dieci milioni da pagarsi entro il periodo dell'esecuzione dei lavori, nei modi e nei tempi che saranno concertati col Governo.

Vi saranno inoltre i sussidi delle città e provincie italiane interessate, le quali si dovrebbe presumere non tarderanno a volgere a favore del passaggio propugnato dal Governo e decretato dal Parlamento, le somme da esse stanziare per altri passaggi.

Resterebbe da aggiungere il concorso del Governo. Ed il referente è lieto che si possa proporre un mezzo di stabilire questo concorso, in modo da non creare un nuovo onere immediato alla pubblica finanza.

Come a tutti è noto, il Governo subalpino ebbe il coraggio di dar mano alla grand'opera del traforo del Moncenisio a sue spese, votando in pari tempo un sussidio di dieci milioni, per il traforo delle Alpi Elvetiche.

In seguito alla cessione della Savoia alla Francia, fu stipulata fra i due Governi la convenzione in data 7 maggio 1862, giusta la quale il Governo italiano assunse bensì il carico di continuare e condurre a termine il *tunnel* del Moncenisio, ma col concorso pecuniario del Governo francese nella somma a corpo di L. 19,000,000 oltre agl'interessi durante la costruzione, in ragione del cinque per cento sul capitale impiegato, e ad un premio d'un mezzo milione per ogni anno di anticipazione nel caso che il *tunnel* venisse compiuto prima del termine di 25 anni a partire dal 1° gennaio 1862, il qual premio salirebbe a lire 600,000 annue qualora il *tunnel* si trovasse compiuto in un tempo minore di quindici anni dalla data medesima.

Ora, potendosi con certezza affermare che l'opera del traforo sarà compiuta al più tardi nel secondo semestre del 1871, cioè nel termine di meno che un decennio dal 1° gennaio 1862, ne consegue che, il Governo italiano avrà diritto di ottenere dal Governo francese oltre alla somma a corpo di 19,000,000, per la costruzione dell'opera, quella di 11,000,000 circa, sia a titolo di premio per 15 anni di anticipazione nel compimento dell'opera, sia in conto degli interessi sul capitale speso durante la costruzione.

Or bene, l'epoca in cui sarà compiuto il traforo del Cenisio, corrispondendo appunto al tempo necessario per condurre a metà l'opera del traforo del Gottardo, non potrebbe il Governo italiano valersi di quella somma per contribuire all'opera del Gottardo?

Il fondo in origine destinato dal Governo subalpino per il Cenisio, sarà esso sproporzionato alle risorse di cui può disporre il Governo italiano, se il fondo stesso ripartito basta a procurare all'Italia l'apertura di due sbocchi attraverso le Alpi in direzioni differenti anzichè di uno solo?

Questa somma di trenta milioni circa aggiunta ai 10 milioni, per cui la Società delle strade ferrate dell'alta Italia è chiamata a concorrere nella intrapresa, ai sussidi che città e provincie italiane hanno già votato per lo scopo di una ferrovia attraverso delle Alpi ed a quelli che si stanno in parte votando ed in parte proponendo in Svizzera, a ciò che si può aspettare dalle deliberazioni dei Governi germanici in seguito alle conferenze che stanno per aver luogo, non costituiscono essi presso a poco la somma, la quale erogandosi gradualmente (notisi questa circostanza), nel termine di dieci anni sotto forma di sussidio a fondo perduto o ad interessi posticipati, basti a realizzare l'impresa?

Sembra al Governo che a queste domande si possa rispondere affermativamente, epperchè esso non esita a sottoporre alle vostre deliberazioni un progetto di legge formulato in tal senso.

## XX.

Prima però di por fine a questo rapporto occorre di risolvere un'obbiezione che può essere fatta alla presente proposta.

Dal complesso degli studi intrapresi e che si aggiungono come Allegati al presente progetto di legge, e dal voto della Commissione commerciale, risulta che la linea del Gottardo è preferibile. Ma la sua superiorità, a fronte delle altre, non è tale che si possa dire: *O il Gottardo, o niente.*

Or bene, se non effettuandosi l'impresa del Gottardo, contro ogni presunzione, nell'avvenire le circostanze favorissero, per esempio, lo Spluga, in modo che questo passaggio ottenesse una molto maggior somma di sussidi che non il Gottardo (cosa questa bensì improbabile, ma chi può prevedere tutte le possibilità di un lontano avvenire?), perchè legarsi oggi le mani colla scelta del Gottardo? Non sarebbe conveniente di riservarsi uno spiraglio per poter tenere sospesi i sussidi che l'Italia può dare all'uno ed all'altro passaggio?

Il referente è convinto che tale sistema trarrebbe seco pessime conseguenze, attesochè la cagione per cui si discusse durante un ventennio sull'argomento del passaggio più conveniente delle Alpi, senza venire ad alcuna conclusione, è appunto l'incertezza intorno alla scelta del tracciato, la quale fece sì che gli sforzi e le volontà le quali, riunite sopra un solo punto, avrebbero condotto ad un risultato, si paralizzassero e divenissero impotenti.

Crede pertanto il Governo che sia venuto il tempo di decidersi e di far conoscere, senza ulteriore ritardo, quale sia il passaggio che l'Italia preferisce, e come intenda promuoverlo, affinchè, tolta ogni incertezza, si possano concentrare su di esso tutti gli sforzi degli altri interessati, e la ferrovia delle Alpi cessi omai dall'essere soltanto un desiderio ed un'aspirazione.

Nè, seguendo questo sistema, può avvenire danno all'Italia, perchè, ove pure, dopo un breve lasso di tempo, che nel progetto



di legge è fissato in diciotto mesi, e contro l'aspettazione del Governo, nulla si concretasse per attuare l'impresa, il Governo e il Parlamento si riserbano libero il campo per prendere quella risoluzione che crederanno migliore.

Per queste considerazioni, il referente nutre la speranza che la Camera vorrà far buona accoglienza alla attuale proposta, sottoponendola ad uno studio degno di sì grave argomento.

Le grandi cose non si compiono se non colla perseveranza. Ed è sintomo della grandezza di un popolo quello di non mai scoraggiarsi e di non lasciar mai che le circostanze del momento lo sviino dalla meta, che ha la coscienza di poter raggiungere.

---

**PROGETTO DI LEGGE**

---

**VITTORIO EMANUELE II****per grazia di Dio e per volontà della Nazione****RE D'ITALIA**

## Art. 1.

È fatta facoltà al Governo del Re di prender parte al consorzio di diversi Stati, provincie, comuni ed altri corpi morali italiani ed esteri, per promuovere e facilitare la esecuzione di una ferrovia attraverso al San Gottardo, che, mediante un *tunnel* fra Airolo e Göschenen, stabilisca una non interrotta e diretta comunicazione fra la rete delle ferrovie italiane e la rete centrale della Svizzera.

## Art. 2.

E pure autorizzato il Governo a destinare a quello scopo, a titolo di sussidio, la somma di dieci milioni assegnata dalla Società dell'alta Italia per concorso nelle spese per un passaggio attraverso le Alpi elvetiche, a termini della dichiarazione 17 febbraio 1865 (allegato C della convenzione 30 giugno 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865, n° 2279), ed a contribuire a detto consorzio, valendosi della somma di cui risulterà in credito verso il Governo francese per capitale e premio, in dipendenza dei lavori del traforo del Moncenisio, a mente dell'articolo 4° della convenzione 7 maggio 1862.

Le due somme anzidette verranno esclusivamente applicate alle opere della grande galleria.

## Art. 3.

Ove le altre parti costituenti il consorzio decidessero di concorrere al pagamento di una garanzia d'interesse in luogo di sussidio, il Governo è autorizzato a prendere parte al consorzio in tale conformità deliberato, con che però resti formalmente convenuto, che l'ammontare dell'annua somma a pagarsi a titolo di garanzia, non potrà in alcun caso eccedere quella corrispondente all'interesse del 6 per cento sul capitale, che, come è detto all'articolo precedente, verrebbe concessa in sussidio.

Se il concorso anziché a fondo perduto verrà prestato sotto forma di azioni ad interesse posticipato, la somma che entro i limiti sovraindicati verrà contribuita dal Governo italiano, sarà cambiata con titoli che diano diritto a partecipazione negli utili.

## Art. 4.

Nella Commissione internazionale che verrà costituita per invigilare sull'andamento tecnico ed economico dell'impresa, i delegati del Governo italiano rappresenteranno l'interesse di tutte le parti contribuenti e in Italia, in proporzione dell'entità del concorso dalle medesime prestato.

## Art. 5.

L'accessione del Governo italiano al consorzio suddetto non potrà aver luogo definitivamente e la obbligazione del concorso non potrà essere stipulata, se non nel solo caso che entro diciotto mesi dalla data della promulgazione della presente legge si sia raccolto completamente in modo impegnativo per tutte le parti il sussidio, o la garanzia sufficiente alla realizzazione dell'opera, e in ogni caso siasi ottenuto per parte degli Stati, provincie e corpi morali esteri una quota di concorso non inferiore ai trentacinque milioni di sussidio, o proporzionale in caso che si adottasse il sistema della garanzia alla somma suddetta, in conformità dell'articolo 3.

add cart 8

FERROVIA DELLE ALPI ELVETICHE.

QUADRO RIASSUNTIVO dei principali elementi tecnici dei progetti ammessi dalla Commissione per i passaggi dello Splügen, del Lukmanier e del San Gottardo.

Table with 4 main columns: ELEMENTI DEI PROGETTI, PER LO SPLUGEN, PER IL LUKMANIER, PER IL S. GOTTARDO. It contains detailed technical specifications and cost estimates for various railway projects.

- Handwritten notes in Italian providing commentary on the table data, including calculations and project details. The notes are numbered 1) through 4).

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

*I* Nosri Ministri Segretari di Stato per gli Affari Pubblici e per le Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento il progetto di legge per l'autorizzazione del Governo di prender parte ad un consorzio per l'esecuzione di una ferrovia attraverso alle Alpi Cebrotiche, ed a sostenerne la discussione.

*Dato a Torino il 18 febbrajo 1866.*

*[Signature]*

*S. Jovine*