

RELAZIONE

AL

CONSIGLIO PROVINCIALE

DI MESSINA

intorno alla Ferrovia

PER LE ALPI ELVETICHE

LETTA

dal Consigliere Cav. Stefano Zirilli

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

NELLA TORNATA DEL 13 OTTOBRE 1864



MESSINA

TIPOGRAFIA IGNAZIO D'AMICO

largo del Duomo

1864

Onorevoli Signori,

In sullo scorcio della passata Sessione, il nostro Presidente, di acerba memoria, mi faceva l'onore di passarmi un'incartamento e due Memorie in stampa relativi alla grande ed importante questione del passaggio delle Alpi fra l'Italia e la Svizzera, e mi commetteva di studiarla e riferirne al Consiglio.

Quell'incartamento conteneva un'estratto di deliberazione del Consiglio Provinciale di Milano del 16 Settembre 1862 così concepita :

« Il Consiglio a grandissima maggioranza autorizza la propria Deputazione a trasmettere una Circolare a tutte le Deputazioni Provinciali interessate alla costruzione di una Ferrovia per le Alpi Elvetiche orientali con percorrimto sulla sponda sinistra del Lago di Como, invitandole ad ottenere da' rispettivi Consigli facoltà di formolare un'offerta per concorrere ad agevolare ed affrettare la costruzione della detta linea

« ferroviaria , ed a stabilire ed offrire perciò una data somma ,
 « sia mediante acquisto di Azioni ed Obligazioni sul capitale
 « dell' impresa, sia a capitale perduto.

« Il Consiglio autorizza fin da ora la propria Deputazione
 « ad offrire in nome e per conto della Provincia quella quota
 « di concorso pecuniario che crederà proporzionato e conveniente,
 « ritenuto che nel caso di offerta per acquisto di Azioni od
 « Obligazioni , la somma da assumersi dalla Provincia non
 « debba eccedere i dieci milioni ; e nel caso di offerta a capitale
 « perduto, sia riservata l'approvazione del Consiglio, approvazio-
 « ne che , tanto in questo nome come nel caso precedente ,
 « si ritiene riservata circa i modi ed i mezzi di pagamen-
 « to. etc. etc. »

In quelle carte era contenuto altresì un dispaccio del 3 Mar-
 zo 1863 del Prefetto di Milano nella sua qualità di Presidente
 di quella Deputazione Provinciale , col quale comunica alla no-
 stra l'ora letta Deliberazione, invitandola a formulare un' offerta
 ed a farsi autorizzare alla nomina di un Delegato proprio.

Più, un secondo dispaccio dello stesso Prefetto del 18 Aprile
 stesso anno , col quale reitera le stesse istanze , e previene la
 nostra Deputazione perchè dia le relative istruzioni al Rappre-
 sentante o Delegato Provinciale che doveva trovarsi in Milano al
 primo convegno che avrebbe avuto luogo il giorno 8 Maggio 1863.

Finalmente la risposta che al 28 Maggio dello stesso anno
 dette la nostra Deputazione Provinciale a quella di Milano, nella
 quale dicea che : « considerate le ristrettezze delle finanze della

« Provincia , avea deliberato non potersi prestare all' invocato Soccorso. »

Le due Memorie erano :

Un Rapporto della Commissione nominata dal Consiglio Provinciale di Milano sulla questione del Passaggio stesso , ed una Monografia dell' illustre Comm. Jacini sulla materia, scritta dopo una visita da lui fatta sui luoghi per invito della stessa onorevole Deputazione provinciale di Milano.

Dopo di avere svolto assai superficialmente questo incartamento e le due Memorie, comunque fossi stato allora mediocrementemente informato solamente da' Giornali della gravità della discussione, compresi la necessità di studiar profondamente la materia, e la insufficienza per questo studio de' materiali che mi si offrivano. D'altronde i lavori del Consiglio incalzavano, e specialmente le trattative che allor si conducevano per la nostra rete di strade ordinarie.

Fu perciò che sottoposi allora al Presidente che tornandomi non che difficile impossibile riferire la faccenda al Consiglio per quella Sessione, già abbastanza inoltrata, si fosse compiaciuto passare quel materiale ad altro Consigliere meno sopraccaricato di lavori che io non era , oppur permettermi di postergarne la referenda per la più prossima Sessione ; anche perchè non bisognava studiar solamente le ragioni della Città e Provincia di Milano ma tutti gl' interessi che erano in causa.

Avendo il Presidente aderito a quest' ultimo partito, vengo oggi a pagare il mio debito al cospetto di questo rispettabile

Consesso, cui anticipo le mie scuse se abuserò forse un pò troppo della sua sofferenza, costrettovi dalla importanza del subietto.

Mi valga a conciliarmi il vostro compatimento, o Signori, e la vostra benevolenza, l'assicurazione, che io posso darvi intera, di aver cercato di illuminarmi nel grave studio di tutti i lumi, col richiamar da Genova, da Milano e dalla Svizzera tutte le Memorie e Monografie, Carte e Disegni che ho saputo e potuto; mi valga il buon volere adoperatovi con passione.

Non dirò cose nuove nè belle dopo tanti e sì elaborati Studi fatti sulla materia da chiarissimi ingegni; dirò il meglio che saprò e potrò a voi, Signori, lo stato della questione, riguardata dal punto di vista dell'interesse che può avervi la Provincia che rappresentiamo, il quale avventuratamente coincide coll'interesse generale dello Stato, non avendone noi alcuno speciale che ci possa far propendere per una soluzione piuttosto che per un'altra, siccome avrete luogo di convincervi.

Non v'intratterò affatto di considerazioni tecniche, non essendo compito nostro; e della quistione finanziaria toccherò sol quanto basti a darvi una chiara idea de' sacrifici cui lo Stato nostro deve sobbarcarsi per questa ardua ma pur necessaria ed utile impresa.

L'argomento delle Strade ferrate in Italia è argomento vitale, direi, quasi quanto l'armamento nazionale, poichè se questo deve assicurare la nostra indipendenza e completare un giorno o l'altro i nostri destini, riunendo a noi le sparse membra; quello è il solo e vero e potente mezzo di realizzare l'unità vera

del nostro paese , che è la nostra più cara e fervida aspirazione. Più che le leggi e le istituzioni , più de' regolamenti e delle prescrizioni , le strade ferrate unificeranno realmente , o almeno più presto e più efficacemente e più sicuramente la patria nostra , spandendo in tutte le membra fin' ora slegate la vitalità e la fratellanza.

Il bel paese che il mar circonda ha facili e belle comunicazioni intorno alle sue Coste di uno sviluppo immenso, e voi vedete che Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Messina, Brindisi, Ancona, Venezia, Trieste si conoscono molto bene fra loro, s'intendono facilmente, formano da gran tempo un tutto mercantile abbastanza omogeneo; mentre che invece internamente per la configurazione sperlungata di questa Italia nostra, per l'Appennino che dal Colle di Tenda fino alla punta di Reggio l'attraversa per quasi tutta la sua lunghezza, spingendosi anche nell'Isola nostra, di cui forma tre distinte regioni; per le sue infinite erte e capricciose diramazioni in varie ed opposte direzioni che frastagliano il suolo in mille modi, talora in valli profonde, talora in cime alpestrie quasi inaccessibili, qualche volta in belle ed amene pianure; le varie contrade o regioni sono quasi straniere l'una all'altra per le difficili e lunghe e faticose comunicazioni.

Quindi il grande bisogno in Italia più che in qualunque altro paese di grandi e molteplici vie ferrate che ricongiungano celeramente le varie contrade ed i numerosi centri importantissimi per antichi primati e per recenti illustrazioni. E molto più

specialmente questo bisogno spicca nelle nostre contrade meridionali abbandonate per tanti secoli per la ignavia o cattiveria del passato reggimento, e, confessiamolo pure, più che neglette in quattro anni dell'attuale reggime che noi stessi ci siam dato.

Se non sarà sempre o lungamente un desiderio questo delle Strade Ferrate nell'Italia Meridionale, se dovrà divenire una realtà, come tutti ardentemente speriamo, quantunque temiamo forte l'opposto, eccovi brevemente, o Signori, il disegno generale della rete di strade ferrate che avrà il nostro Stato, disegno ben concepito, comunque incompleto per ora, perchè consentaneo, e direi quasi comandato dalla natura del nostro territorio. E quantunque questa descrizione possa sembrare a prima vista estranea al soggetto che ci occupa, pure l'ho creduto un necessario preliminare per entrare con cognizione di causa in materia.

Se l'Italia non avesse quella immensa spina dorsale, dirò così, che è l'Appennino, una sola grande via centrale sarebbe bastata, con diramazioni a'Porti ed a'Centri importanti, che pur sono moltissimi; la quale grande linea principale tutto avrebbe servito il movimento commerciale della Penisola e del grande sviluppo delle suo coste. Invece si è stati obbligati di progettarne due su' due versanti degli Appennini, una che costeggia il Mediterraneo ed una l'Adriatico, ciascuna delle quali non serve che al movimento di una zona del nostro territorio. Queste due vie che, ripeto, in gran parte sono ancora un desiderio cocente, specialmente per noi Italiani del Mezzogiorno, corrono, una sino a Genova e Nizza, costeggiando sempre il Mediterraneo, l'altra,

radendo l' Adriatico si ferma in Ancona con poche e rade traversali , cioè da Napoli a Foggia ed al Sangro , troppo scarse a' bisogni , scarsissimo per una nobile e grande regione, che bisognerebbe spingere più alacramente e con minor parsimonia a' suoi destini, o dalla quale si può sbandire la vasta e profonda piaga che la martoria e la strazia da secoli, intendo parlare del brigantaggio, principalmente con una fitta rete di Strade ferrate combinate saggiamente ed opportunamente con altra più fitta rete di strade ordinarie, perchè le strade appianano i monti, aprono i boschi e le selve sì, che i covi de' briganti non sono più possibili una volta che si mettono alla luce del sole e si rendono accessibili. Se si potessero sommare i danni prodotti dal brigantaggio in questi ultimi quattro anni nelle proprietà private e pubbliche, nelle raccolte, coi milioni profusi indarno dallo Stato per la sua repressione; se si potesse tradurre in cifre il sangue prezioso sparso invano o quasi dal nostro esercito finora, e quello di tante vittime infelici; se si potessero pesare a peso d'argento le lagrime e le sciagure di tante famiglie , certo sarebbe bastata la terza parte per covrir di cammini di ferro e di strade tutto il napoletano !!

Mi si perdoni questa digressione , in considerazione che il cuore d'ogni vero italiano sanguina nel veder parte del suo paese sporcata da quella immonda lebbra, e tanto più che non traspare ombra neppur lontana di guarigione.

Da Ancona , la linea dell' Adriatico abbandona il mare e si

spinge nella bella ed ampia valle del Po fino a Milano ed al Lago Maggiore. Da' due lati di questa linea centrale svolgonsi due vasti e fitti gruppi o reti di strade ferrate, ad occidente sul territorio degli antichi Stati, ad oriente nella Lombardia e nel Veneziano; sicchè non avete colà che l'imbarazzo della scelta quando da un centro volete trasferirvi in un'altro.

Or tutte queste Vie ferrate e tutte quelle che potranno in seguito progettarsi e costruirsi nella Penisola, servono o serviranno bene alle relazioni ed a' commerci interni, ma vengono strozzate, dirò così, dalla grande catena delle Alpi; le grandi Alpi messe della Provvidenza quasi a baluardo della indipendenza Italiana; sicchè non potran mai prendere lo sviluppo di cui son suscettibili e cui han diritto di aspirare fino al giorno in cui non potranno egualmente servire al commercio internazionale, ossia fino a che non saranno legate alle altre Vie ferrate Europee. E questo sarebbe poco, se non vi fosse il peggio, ed il peggio sta nella distrazione che il commercio italiano ha sofferto e soffre per la barriera delle Alpi, sulle quali le antiche comunicazioni, una volta riguardate come le prime e più cospicue opere stradali del secolo, sono ormai venute meno al loro scopo per la sostituzione che altrove si è fatta delle strade ferrate. Quindi è che Marsiglia e Trieste e tutti i porti della Manica e del Mar Germanico, che si collegano celerissimamente alle contrade interne con grandi comunicazioni ferroviarie, hanno usurpato tutto il commercio del Levante con la Svizzera e con la Germania centrale.

Sei punti di congiunzione, a giudizio comune, basterebbero per le comunicazioni internazionali dell'Italia attraverso le Alpi, cioè, cominciando dal più occidentale:

1. Il passaggio della Cornice che congiungerà la nostra via del Mediterraneo con la via litorale francese, non mancando alla completa continuità di essa che il tratto da Voltri presso Genova a Ventimiglia, già in costruzione; quello da Ventimiglia a Nizza, che è sotto studio, e finalmente quello da Nizza a Tolone.

2. Il passaggio del Cenisio per congiungere Torino a Lione, ossia l'Italia del Nord colla Francia, arduo e difficile passaggio intrapreso con tanta longanimità dal piccolo Piemonte, e continuato ora con alacrità dallo Stato nostro, ma che esigerà ancora dieci anni secondo le più arrischiate previsioni per esser finito, non progredendo da ambi i lati che di tre metri al giorno, e più che 250 milioni il solo traforo.

3. Il passaggio del Sempione fra Domodossola in Italia e Brig nel Cantone del Ticino, che congiungerà direttamente la Valle del Rodano e quella della Toccia, ossia la Lombardia e l'Adriatico a Parigi ed all'Inghilterra per la Svizzera con un traforo di 4653 metri all'altezza di metri 4732 sul livello del mare.

4. Il passaggio del monte Brennar che è destinato a legare il Tirolo Italiano al Tedesco, e per conseguenza Venezia e Verona alla Baviera ed all'Alemagna meridionale, già in esercizio fino a Bolzano, ed in costruzione da Bolzano al Brennar, il quale per fortuna non esigerà un traforo colossale come gli altri

valichi alpini, bastando una galleria di 600 metri all'altezza di 4366 sul livello del mare.

5. Finalmente la linea da Venezia per Trieste a Vienna pel valico del Simring, già dal 17 Luglio 1854 aperta alla circolazione con un traforo di 4434 metri all'altezza di 897 sul livello del mare.

Niuna discussione sopra queste cinque grandi comunicazioni internazionali o compiute o in costruzione, meno quella del Sempione, i cui Studi, Piani e Progetti di inaudite difficoltà, trattandosi di valicare immense rocche e torrenti, colmar valli, gole e precipizi, al cospetto de' quali la Scienza non ha esitato stimolata dalla idea di compiere una grande opera, furono presentati al Re d'Italia il 26 Luglio 1863, ed all'Imperatore Napoleone nei primi di Marzo del corrente anno, avvalorati dall'approvazione del Consiglio generale de' Ponti e Strade di Francia nella seduta straordinaria del 16 Novembre 1863, nella quale intervennero venticinque Ispettori generali !

Come diceva, intorno a queste cinque grandi arterie di vitalità internazionale non cade discussione, o molto poche e ben secondarie, perchè di dettaglio, che non interessano il pubblico. Non v'ha rivalità di tracce nè d'interessi perchè tutti concordano in unico scopo.

Ma fra il Sempione ad occidente ed il Brennar a levante è generalmente sentita e riconosciuta non solo la necessità ma bensì l'urgenza capitale di un sesto grande passaggio internazionale, che congiunga direttamente il bacino del Mediterraneo col

mare del Nord , epperò per la via più breve ; eminentemente necessario a noi Italiani, alla Svizzera, alla Germania, a tutto il Nord di Europa , compresavi l'Inghilterra , che sebben la più lontana , vi annette pure , e giustamente , un' interesse capitale perchè sarà la via più diretta pel suo impero delle Indie.

È qui appunto che incomincia l'attrito degl' interessi e delle rivalità, forse non molto seriamente apprezzate perchè troppo tenaci, d' onde è accaduto che per troppo discutere e progettare si son lasciati scorrere degli anni molti , e forse moltissimi ne passeranno ancora senza nulla fare, ciò che è il peggio per tutti, mentre il bisogno c' incalza e ci sospinge, principalmente perchè nel frattempo i forestieri raccolgono l' eredità che spetta a noi.

È lunga , o Signori, la storia di questa grande vertenza internazionale , e feconda di grandi ammaestramenti ; è lunga sì che io per tema di troppo abusare della vostra cortesia e del breve periodo concesso alla Sessione attuale avrei voluto sorpassarla. Ma essendo , come ho detto, piena di grandi ammaestramenti, che potrebbero tornare utili al nostro paese , intendo all' Italia, ove questo rispettabile Consesso vorrà sanzionare e coprire del suo autorevole voto queste mie povere idee, ho creduto mio debito di studiare quanto più a fondo ho potuto e saputo la materia, ed esporla succintamente alla vostra saggia apprezzazione, anche col pericolo di annojarvi.

Due grandi interessi capitali combattono a questo proposito in prima linea , l'Italiano e lo Svizzero. Secondariamente nella

nostra stessa Patria, è surta disparità di opinioni fra due cospicue metropoli, Genova e Milano. Tutti però convengono, così in Svizzera come in Italia, della indispensabilità e dell'urgenza di questo sesto passaggio, ed è singolare come, concordando unanimemente sul principio, siano poi tante e sì forti e contrarie le discrepanze, sulla traccia da adottare.

L'interesse Italiano per questa grande comunicazione internazionale è doppio, cioè, commerciale e politico. Pel primo è impellente per noi di mettere al più presto possibile i nostri Centri commerciali ed i nostri Porti in comunicazione con la Svizzera e precipuamente con la Germania, di cui Genova è destinata a divenire il Porto sul Mediterraneo, come Venezia lo è di già sull'Adriatico; ma non potrà mai toccare questo brillante avvenire finchè le mancherà una strada ferrata non interrotta ed abbastanza diretta che metta, per così dire, i suoi bacini alle porte dell'Alemagna. Questo vantaggio intanto nella nostra inerzia è usufruttuato da Marsiglia a scapito di Genova, epperò di tutta Italia; e se le cose seguiranno a camminar dello stesso piede, se non ci affretteremo ad aprire alla Germania uno sbocco più diretto e perciò più breve, ci sarà poi sommamente difficile e forse impossibile di richiamare a noi il commercio sviato per una strada, che quantunque non direttissima, pure sarà divenuta abituale e comoda per la tenacità delle relazioni acquistate. E molto più dovremmo esser diligenti in vista della prossima apertura del gran Canale affricano, il quale, secondo le più limitate previsioni, fra tre anni aumenterà il traffico del

Mediterraneo di 8000 tonnellate al giorno, le quali passeranno certo tutte per Marsiglia se all'apertura del Canale di Suez noi non avremo preparata una via diretta e mercata da Genova al Lago di Costanza, via che sarebbe assai più breve che dal Lago stesso a Marsiglia.

La Città di Genova con quell'acume commerciale e la longanimità che la distingue à di buon'ora votata una sovvenzione di sei milioni di franchi a quella Compagnia che voglia assumere questa più che ardua impresa.

Sotto il punto di vista politico importa all'Italia che questa grande arteria internazionale non sia nelle mani della Francia nè in quelle dell'Austria, perchè quella potrà non esser sempre amica, e questa sarà nimicissima sempre; e di tutti i sei passaggi già accennati quelli della Cornice e del Ceniso sono nelle mani della Francia, que' del Brennar e del Semring appartengono all'Austria, sicchè non resterebbero nelle nostre mani che i due del Sempione e questa istessa via di cui ci stiamo occupando. Quello del Sempione però unisce in modo assai indiretto l'Italia al centro dell'Europa.

Infine una terza considerazione di ordine superiore, la quale direi mista, perchè commerciale e politica insieme, ci sospinge, e se non è prevalente alle altre, certo unita con esse colma la misura, e ci fa deplorare che siasi perduto e si perda tanto tempo nel metterci di accordo. Intendo parlare dello sviluppo e dell'incremento che prenderebbe la marina mercantile italiana ove

l'Europa centrale avesse uno sbocco diretto per Genova nel Mediterraneo.

Il Commercio del mondo segue tre correnti principalissime, una da Ponente a Levante fra l'America Settentrionale l'Europa e l'Oriente; l'altra da Nord-est a Sud-Ovest fra l'Europa e l'America meridionale; finalmente la terza da Nord-Ovest a Sud-est fra l'Europa le Indie e l'Australia. La felicissima situazione della nostra Penisola esige che questi immensi flussi e reflussi commerciali si esercitino in massima parte pel mare che la bagna, cioè pel Mediterraneo, il quale per lo stretto di Gibilterra apre la via per l'Atlantico al continente Americano, per l'Istmo di Suez s'inoltrerà quanto prima nel Golfo Arabico, e perciò nelle Indie e nell'Australia, e per lo Stretto de' Dardanelli nel Mar Nero. E i due Golfi di Genova e Venezia si direbbero proprio così profondamente incastrati nel Continente europeo, o più specialmente nella sua parte centrale, per offrire a questo stesso centro europeo due sbocchi naturali ed immediati per tutte le accennate direzioni. A' fianchi di Genova sta Marsiglia che assorbe e dirama per le grandi arterie francesi tutto il commercio del Nord-ovest di Europa. Parimenti Trieste a lato di Venezia accaparra e dirama per la linea del Semring il commercio della parte Nord-est. È quindi evidente che noi dobbiamo fare ogni sforzo, ogni sacrificio, per assicurarci al più presto il commercio di transito della parte centrale europea pe' suoi sbocchi naturali, Genova e Venezia. Ecco il nostro grande scopo, ecco il mezzo di spingere e di far riprospere la marina mer-

cantile italiana che in altri tempi dominava i mari ed insegnava al mondo il commercio.

Voi, o Signori, non ignorate la reciproca influenza e stretta relazione delle due Marine mercantile e militare, le quali sono ad un tempo causa ed effetto l'una dell'altra, e per conseguenza conoscete quali siano i mezzi di promuovere la prosperità di entrambè. La preponderanza navale delle nazioni ha sempre avuto per base principale o più salda la navigazione mercantile.

Nè ho io bisogno di ricordarvi la Spagna ed il Portogallo allorchè scovrivano con la marina mercantile nuovi continenti, e li conquistavano e li dominavano con la marina militare; entrambe le marine covrivano e correvano allora tutti i mari.

Alla decadenza di que' due reami surse l'Olanda, che, afferato il monopolio del traffico lontano, creò grandi stabilimenti e grandi conquiste fece nelle Indie.

Quando la marina mercantile Inglese sorpassò le altre, si vide l'Inghilterra arricchirsi di dovizie e di conquiste sterminate, ed afferrar siffattamente il dominio mercantile e militare de' mari, da prevalere essa sola fino a pochi anni or sono a tutte le marine europee riunite insieme.

Molto meno rammenterò a voi, o Signori, la illustrazione l'opulenza e la potenza delle antiche repubbliche nostre, principalmente Genova e Venezia, le quali, tuttochè piccole comparativamente alla grande Inghilterra, ed agenti in una sfera assai più limitata, si sollevarono al punto di aver voce e valida nei

consigli di Europa , e quadruplicare fuori del proprio territorio i loro domini in lontane regioni.

E la causa prima di tutto questo è chiara , perchè solo il commercio forma marinari sperimentati , e senza marinari non v'ha flotta, nè s'improvvisano gli Ufficiali di Marina e gli Ammiragli. Aggiungerò che anche i rovesei militari marittimi non possono che momentaneamente ritardare questo progresso, perchè quando si ha una marina mercantile fortemente costituita si possiedono delle condizioni di rinnovazione inesauribili.

Osserviamo infatti il lavoro ostinato, incessante, persistente ed insieme intelligente dell'imperator Napoleone nello spingere e promuovere il commercio francese e nel favorire la sua marina mercantile; osserviamone le conseguenze. In pochissimi anni la flotta francese ha preso uno slancio che in vari secoli non avevano saputo darle gli altri reggitori della Francia, da eguagliar quasi, e sicuramente da tenere in rispetto la inglese stessa.

Evidentemente allorchè il Porto di Genova sarà messo in comunicazione diretta col Lago di Costanza , epperò col cuore della Germania, e per una via molto più breve che non è quella di Marsiglia, lo sviluppo che prenderà la nostra marina mercantile sarà immenso, lo che si tradurrà in vantaggio stragrande per la nostra marina da guerra, non saprei se secondo o primo palladio della nostra indipendenza , e della legittima influenza cui abbiamo il diritto di aspirare.

La Svizzera non ha minore interesse dell'Italia all'apertura di questa grande via , anzi per essa il bisogno è più attuale ,

e direi pure più urgente perchè la sua rete di strade ferrate è pure completamente strozzata verso l'Italia dallo immenso baluardo delle Alpi. Essa si preoccupa seriamente di questa situazione anormale perchè persuasa che appena sparirà quella barriera con un valico celere e diretto verso l'Italia, vedrà affluire sulle sue strade ferrate un traffico immenso, tanto diretto, pe' molteplici scambi che fa con l'Italia, quanto indiretto pel transitto obbligato sulle sue linee, le quali diverrebbero immantinente uno de' principali centri di commercio internazionale. A ciò si aggiunge il pessimo andamento di quasi tutte le intraprese di strade ferrate Svizzere, causato dalla poca entità di quelle Compagnie, dalle soverchie spese di amministrazione, e principalmente dalla mancanza di comunicazione con le strade ferrate italiane, imperciocchè il commercio internazionale della Svizzera è assai più rilevante con l'Italia anzichè con tutti gli altri Stati ad essa finitimi.

A questo grande interesse commerciale se ne aggiunge per la Svizzera un'altro politico non meno eminente, che è il bisogno di congiungere indissolubilmente alla confederazione il Cantone del Ticino.

L'utilità adunque, la necessità, l'urgenza di questa sesta via ferrata è da tutti riconosciuta, da niuno più discussa. Tutta la divergenza, tutte le contraversie sono relative alla scelta della traccia, e più specialmente del valico alpino da preferirsi.

Quattro linee principali fra tante ultimamente proposte si disputano la preferenza. Esse si denominano dal valico alpino cui accennano, ossia dal punto in cui si propongono di attraver-

sare la gran barriera, e sono del S. Gottardo, del Luckmanier o Lucomagno, dello Spluga e del Septimer.

Grandi sono le discussioni che gl'interessi locali hanno eccitato in Italia sul proposito, e questi interessi sono personificati dalle due cospicue Città di Genova e Milano. Ognuna di esse cerca di far prevalere la linea che crede più utile agli interessi che rappresenta. Questi interessi sono abbastanza importanti da ambi le parti per esigere che sieno tenuti presenti, unitamente agli interessi generali della Penisola nello studio della questione, onde si tenti, se è possibile, di trovare una soluzione che, se non può contentare egualmente questi due grandi gruppi d'interessi, li concili almeno possibilmente, facendo impertanto prevalere a tutti l'interesse generale d'Italia, e specialmente l'interesse politico, che per noi italiani, nella posizione attuale delle cose europee, e nella nostra situazione speciale del momento, è di suprema importanza.

Di tutti i Consigli Provinciali della Penisola invitati a pronunciarsi sopra questa grande ed importante questione, niuno, io credo, sia meglio al caso di noi, o Signori, di pronunciarsi spassionatamente. La nostra Provincia, e la nostra Città capitale principalmente, è così avventuratamente situata da essere indifferente pe' propri interessi a qualunque delle quattro soluzioni avrà la preferenza. Situata fra il Mediterraneo e l'Adriatico, sulla strada che forzosamente deve seguire la corrente commerciale che da Levante va a Ponente, non che sul prossimo cammino delle Indie, or che sarà aperta la grande comunicazione di Suez; po-

tendo a nostro beneplacito e secondo le nostre convenienze andare con la stessa facilità a Genova in fondo al Mediterraneo o a Venezia in fondo all' Adriatico co' nostri bastimenti, per ivi dare alle nostre merci quella direzione che ci offrirà maggiori convenienze, noi soli possiamo essere disinteressati, e nella pronunziatione del nostro giudizio non aver per norma che il bene generale del paese, il quale si traduce in queste tre principalissime condizioni, che, credo, debba adempire la traccia da scegliere.

1^a Massima brevità di percorso, epperò linea più diretta per raggiungere il Lago di Costanza, che è il nostro obbiettivo fuori discussione, concorrentemente alla maggior facilità di perforazione del valico Alpino; e quindi, per entrambi questi rispetti, maggiore economia di spesa, e maggior probabilità di prossima attuazione.

2^a Valico Alpino che abbia uno sbocco almeno in Italia sicchè possa esser sempre nelle nostre mani.

3^a Massima concordanza possibilmente nelle esigenze de' due gruppi d' interessi, rappresentati dalle due fra le più illustri e cospicue metropoli italiane che sono in contesa.

Esaminiamo ora quale delle tracce proposte meglio adempie queste tre condizioni capitali.

Rimonta all' anno 1846 il pensiero di questa grande arteria ferrata internazionale. Il Re Carlo Alberto lo coltivava e lo promuoveva a tutt' uomo ad onta degli ostacoli che insidiosamente gli sospingea l' Austria.

Allora il piccolo Piemonte, e posteriormente al cataclisma europeo del 1848-49, mirando ad avere il valico alpino nel

proprio territorio , vagheggiava la linea del Lucomagno che presentava maggiori condizioni di riuscita , sicchè questa strada si è fin d' allora fitta in cuore a molti in Italia e nella Svizzera, i quali non sanno rinunziare alle idee cui sono abituati , nè ricusare il merito della priorità anche alle linee stradali. E pel piccolo regno Subalpino era forse quella la traccia che maggiormente riuniva tutte le convenienze , tanto più che doveva operare ad ogni costo senza l' Austria , ed anche contro di essa ; sicchè nella Sessione del 1853 a proposta del Commendatore Paleocopa , allora Ministro de' Lavori pubblici , la Camera Subalpina approvò questa linea e stanziò un sussidio di dieci milioni a favore della Compagnia che avesse assunta la colossale impresa.

La guerra di Crimea e la conseguente crisi commerciale europea però ne distolsero il pensiero. Ma dopo che la memorabile guerra del 1859 ebbe riunito la Lombardia al Piemonte , ed i più memorabili fatti posteriori del 1860 ebbero rannodati in un sol fascio, che non è più Piemonte ma Italia, i varî rami della famiglia Italiana , non è più l' interesse o gl' interessi del Piemonte o di Genova solamente che bisogna consultare e promuovere , ma sono gl' interessi di tutta la Penisola che entrano in bilancia , non esclusi quelli di una veneranda parte che ne è ancor distaccata , ma che dobbiamo sperare e far voti sia presto ricongiunta a noi ; e tanto più dobbiam procedere cauti in quanto, dilatate sensibilmente le frontiere del Regno Itabano , possiamo

benissimo ne' nostri novelli territori cercare degli altri valichi che meglio soddisfino i nostri bisogni.

In questa veduta il Cav. Jacini, al 1860 Ministro de' Lavori Pubblici, giudice competentissimo così in materie tecniche come in questioni di economia pubblica, istituiva con decreto regio del 14 Maggio di quell'anno una Commissione presieduta dal Commendatore Paleocopa, con la speciale missione (copio il testo del decreto) di esaminare: « *avuto riguardo alle mutate condi-* »
» *zioni 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* ».

Questa Commissione regia nella sua relazione finale del 9 aprile 1861 emise un giudizio diffinitivo, che testualmente trascrivo:

» 1° Essere il passo del Luckmanier il migliore di tutti »
» quelli che da' Cantoni Svizzeri transalpini conducono al Can- »
» tone Ticino e nel bacino del Lago Maggiore.

» 2° Essere il passo propriamente detto dello Spluga prefe- »
» ribile a tutti quelli pe' quali dal bacino del Reno passare in »
» quello del Lago di Como:

» 3° Essere de' due passaggi or detti, preferibile il primo »
» al secondo. »

Questa determinazione della Commissione regia, dalla quale per altro dissentirono tre fra nove che erano i membri della

Commissione, quantunque aspettata con grandissima ansietà dal pubblico, che aveva plaudito al regio decreto, fu immantimente segno di attacchi molti e gravi, che studi posteriori più riposati e diligenti han dimostrato assai fondati, così perchè la decisione sopradetta peccò realmente di precipitazione, tanto per la fretta e le spinte che dava il Ministero, quanto perchè pe' valichi del Lucomagno la Commissione regia potè giovarsi di studi completi e vari già fatti, e del concorso degli Autori di essi; si perchè le mancarono per lo Spluga e pel Septimer questi elementi preziosi, ed il tempo fù troppo scarso per supplirli da sè; come perchè la Commissione regia non considerò veramente la questione che dal solo lato tecnico, trascurando il politico e l'economico, nè si preoccupò delle *mutate condizioni dello Stato*, per le quali, non è solo al Commercio internazionale che questa linea deve soddisfare, ma pure, e molto più, pel bene d'Italia tutta quanta, al commercio di transito che può arricchirla e sospingere la sua marina a grandi destini. Se avesse avuto di mira questo precipuo scopo, questo vero obbiettivo, cui il decreto regio accennava con le parole *mutate condizioni dello Stato*, avrebbe dovuto esaminare una quistione pregiudiziale, vale a dire se in questo intento, cioè per favorire il commercio di transito conveniva valicare le Alpi in direzione che sboccasse nel bacino del Lago Maggiore, ovvero in quello del Lago di Como.

Ora la soluzione di questa quistione preliminare essendo tutta in favore del bacino del Lago di Como, come vedremo fra

poco , le avrebbe consigliato di abbandonare l' idea del Lucomagno.

Finalmente il dettato della Commissione regia è stato da molti appuntato di parzialità e di prevenzione pel Lucomagno , e forse non senza ragione.

Che la nostra linea debba a preferenza sboccare nel bacino del Lago di Como anzichè in quello del Lago Maggiore, risulta evidente da uno sguardo alla carta di Europa. Infatti essendo il nostro obbiettivo il centro di Europa , la linea che più ci converrà sarà evidentemente quella che rannoderà i Porti principali della nostra Penisola ed i nodi più importanti delle nostre ferrovie nella Valle del Pò alla Germania per la via più diretta ; epperò più breve ; infine per quella linea che possa escludere la concorrenza di quelle di Marsiglia e di Trieste , coll' offerire al commercio una percorrenza minore, e quindi più celere e più economica.

È fuori dubbio altresì che l' Europa centrale , di cui intendiamo parlare , è quel tratto del continente che è compreso fra' due Meridiani di Marsiglia e di Trieste. Fra questi due meridiani estremi , quello di Coira in Svizzera è proprio nel centro, e da un lato incontra il Lago di Costanza verso il nord, e dall' altro attraversa la gran Catena delle Alpi fra lo Spluga ed il Septimer, sbocca nel bacino del Lago di Como, passa accanto a Milano, divide quasi per metà la grande Strada ferrata da Venezia a Susa , che è la nostra maggiore arteria nella Valle del Pò , passa ad egual distanza fra Alessandria e Piacenza, ciò che prego

il Consiglio di rimarcare bene , perchè queste due grandi Piazze di guerra sono per noi due punti eminentemente strategici, ed i nostri maggiori baluardi nella Valle del Pò; ed accenna sulla Costa del Mediterraneo in un punto intermedio fra Genova e la Spezia, i due più grandi stabilimenti marittimi italiani, l'uno commerciale, l'altro militare. Questa linea è veramente, direi, l'asse regolatore della traccia che ci conviene preferire, e fin da ora ardisco dire sotto tutti i rapporti. Tutte le tracce ideabili che meno si allontaneranno per le convenienze tecniche ed economiche da quest'asse direttore più saranno utili al nostro assunto, e viceversa meno utili riusciranno a tutti quelle che maggiormente se ne discosteranno.

« Come mai la Commissione regia non si è avveduta che la traccia da lei prescelta pel Lago Maggiore ed il Lucomagno aumenta la percorrenza di circa 80 Kilometri, appunto perchè percorre due lati di un triangolo, di cui il meridiano di Coira è la base? Anch'essa, come tutti, ammette per nostro obiettivo il Lago di Costanza per Coira; ma perchè, quindi, obbligareci ad una lunga deviazione che neppure a Genova sarebbe utile? perchè anche per essa la percorrenza sarebbe maggiore, ed obbligherebbe a delle spese maggiori di costruzione, non solo pel maggiore sviluppo della linea, ma eziandio per le esigenze tecniche, per la maggiore spesa di esercizio, e per un doppio traforo perchè oltre delle Alpi al Luckmanier bisognerebbe traforare le prealpi al monte Ceneri.

Prima d' inoltrarmi, parmi qui pregio dell' opera, il trascrivere

un brano di nota che il Cav. Cesare Correnti, uno della minoranza nella Commissione regia, diriggeva al Presidente di essa nel Maggio 1861, dopo di aver messo in luce le ragioni che militavano per la linea dello Spluga, come la più economicamente conveniente per una ferrovia attraverso le Alpi fra le valli del Po e del Reno.

« Di tutti codesti argomenti a favore dello Spluga, il prin-
« cipalissimo, quello della brevità, fu tolto di mezzo dal risultato
« de' lavori delle Sottocommissioni tecniche, secondo le quali le
« due linee che a ragione di geografia avrebbero dovuto avere
« una differenza di 80 Kilometri di lunghezza, riescono presso-
« chè eguali. Io non devo andare più oltre (è sempre il Cavalier
« Correnti che parla), nella mia esposizione perchè a questo
« punto cominció il dissentimento. Benchè io non avessi alcuna
« dritto di sollevare un dubbio sulla esattezza degli studi tecnici,
« non ho però mancato di esprimere la mia incredulità per un
« resultamento così contrario alla mia aspettazione. Non è qui
« luogo che io entri a difendere la mia sentenza, ed oppugnare
« quella che prevalse nella Commissione. Mi sia solo permesso
« di notare che ne' rispetti economici la linea del Lucomagno
« venne presentata come connessa alle linee costruite ed esercitate
« dallo Stato, le quali già spingonsi sino ad Arona: che nei
« calcoli di confronto per la spesa di esercizio della linea dello
« Spluga, si tenne conto della perdita cui lo stato soggiacerebbe
« quando una parte del movimento si sviasse dalla linea occi-

« dentale Novi-Novara-Arona, per cercare la linea più orientale
« Novi-Pavia-Como ec »

« Ecco il fondamento dell'accusa di parzialità o di prevenzione applicata al giudizio della Commissione regia, ed ecco altresì stabilito in principio, a mio debole avviso, che spero sia avvalorato dalle determinazioni del Consiglio, che guardando le esigenze ed il vantaggio generale di tutta la Penisola, la via per questo passaggio da tutti desiderato, ed imperiosamente reclamato dal nostro commercio, sia quella che partendo dal bacino del Lago di Como vada a Coira, secondando quanto più far si potrà il meridiano di questa Città, sia per lo Spluga, sia pel Septimer, dipendendo la scelta del valico da considerazioni tecniche, nelle quali noi non dobbiamo nè possiamo entrare.

« Aggiungo che nel 1852 lo Svizzero ingegnere Koller, membro della Commissione internazionale incaricata dello studio dell'argomento, in una sua relazione deplorava che il passo dello Splugo *colanto favorevole alla congiunzione del Porto di Genova colla Svizzera e colla Germania*, son sue parole, fosse soggetto alla dominazione austriaca; ed or che è nelle nostre mani vogliamo privarcene?

« E questa soluzione, che verrà confermata sempre più da molte altre considerazioni importanti, che avrò l'onore di esporre al vostro illuminato giudizio, parmi possa conciliare coll'interesse generale anche quello de' singoli Porti e Centri commerciali della Penisola.

« Pria di tutto una costante esperienza ha dimostrato e quasi

tradotto in assioma nella vecchia Europa, perchè all'opposto, nel nuovo Mondo sono le strade ferrate che fanno sorgere come per incanto le Città e le Metropoli, e generano il commercio; nella vecchia Europa, come diceva, è ricevuto per assioma che la miglior direzione da dare alle ferrovie di prim' ordine è sempre quella delle antiche strade ordinarie maggiormente preferite dal commercio, salvi gl'impedimenti derivanti dalle difficoltà tecniche.

Or tutti sanno, come Voi sapete, o Signori, e niuno negherà, che sempre la via più frequentata dal commercio fra l'Italia la Svizzera e la Germania è stata quella dello Spluga fra le valli dell'Alto Rono e dell'Adda; tutti sanno e niuno negherà che il commercio di Venezia al Lago di Costanza si operava per lo Spluga pria che avesse avuto la strada ferrata del Brennar. Tutti il mondo sa, e niuno negherà che nessuna grande strada postale nè piccola strada ha mai esistito sulle alte pendici del Luekmanier, segno evidente che il commercio non ne ha mai riconosciuto il bisogno o l'utilità. La stessa Commissione regia che preferiva questo valico al 1860 rimarcava questa mancanza, e riconosceva la necessità di aprire espressamente una strada ordinaria di oltre 50 Kilometri per render possibile ed agevolare la costruzione della strada ferrata, e più specialmente del traforo.

Quindi è che la soluzione pel valico orientale dello Spluga dovrà essere accettata da Genova e da Milano perchè entrambe sono situate geograficamente sopra una linea retta, la quale prolungata incontra al nord precisamente lo Spluga e Coira. Dovrà

essere accolta da Venezia, la quale, divenuta nostra, riprenderà l'antica via del suo commercio, e non sarà più obbligata a valersi della linea del Brennar soggetta al cannone austriaco. Egualmente Ancona, Brindisi, Livorno accetteranno la via più diretta, e saran contente di emanciparsi anch'esse da quella del Brennar, risparmiando anche molto nella percorrenza. Difatti Venezia per la via del Brennar dista da Ulma 716 Kilometri, mentrechè per la nostra via dello Spluga disterebbe 664, ecco un' economia di 52 Kilometri per Venezia. Per gli altri Porti dell' Adriatico questa economia è molto più rilevante, perchè non saranno più obbligati di andar prima a Venezia per cercarvi la via del Brennar, ma andranno direttamente per Ancona e Piacenza a trovare la novella grande arteria.

Non parlo de' centri interni, come Torino, Alessandria, Parma, Piacenza, Brescia, Modena, perchè ho già detto che l'asse della nostra linea, cioè il meridiano di Coira, comunque da taluno siasi voluto volgere in ridicolo, taglia quasi per metà, quella principalissima che nella valle del Pò corre da Susa a Venezia; e perchè quattro quinti almeno delle popolazioni italiane vivono ad oriente di quest'asse, epperò non troverebbero il loro conto in una traccia più occidentale come quella pel Lucomagno.

La seconda delle principalissime condizioni cui devo adempire, come ho già detto, la nostra traccia, è quella relativa alle considerazioni politiche e strategiche, per le quali siam condotti a preferire quel valico Alpino che abbia almeno uno sbocco in Italia.

A questa condizione, per noi di suprema importanza, in

tutta l'immensa catena delle Alpi non può adempire che il passo dello Spluga, e non altri, imperciocchè trovandosi quel monte sulla frontiera italo-svizzera, il traforo pel quale lo si dovrebbe valicare avrebbe una bocca sul territorio italiano e l'altra sul territorio della Svizzera.

Ma si dice da' propugnatori del Lucomagno: quella Confederazione, nostra vicina e nostra amica, somnamente gelosa della sua libertà, non consentirà mai a che il Valico abbia uno degli sbocchi in Italia, e molto meno accorderà il suo placet a quella via che non rinnisca intimamente a se i Cantoni italiani, specialmente il Canton Ticino.

Certamente che da parte dell'Italia proceder si deve cauti e con riguardi in faccia ad un vicino al quale ci legano tanti rapporti di simpatia e di amicizia, e tanti e sì vicini interessi reciproci; e per conseguenza come vogliamo soddisfare al maggior fascio di esigenze italiane, così dobbiamo trovar giusto ed ammettere che lo stesso faccia la Svizzera dal suo lato. Ma in questo scambio di riguardi e di buoni rapporti internazionali deve regnare una perfetta e completa reciprocità, la quale scomparirebbe dal momento che la Svizzera accampasse la pretesa di avere nel suo territorio ambi gli sbocchi del traforo. Comprendiam molto bene che il Cantone Ticino promuova la via del Lucomagno, la quale si svilupperebbe in massima parte sul suo territorio, epperò gli arrecherebbe sommi vantaggi; comprendiamo del pari che il governo centrale Svizzero desideri di legare più strettamente alla Confederazione i Cantoni italiani. Quel che

non possiamo però comprendere, e molto meno ammettere si è che si debba preterire, anzi direi tradire i nostri propri interessi per propugnare quelli de' nostri Vicini comunque amici; come pure non sapremmo vedere prove di buone ed amichevoli relazioni dalla parte di vicini che affacciassero delle pretensioni esclusive ed in manifesto pregiudizio nostro, per una strada, il cui carattere internazionale dice abbastanza che deve rispondere alle esigenze rispettive nel miglior modo concordato ed in perfetta reciprocità, come fra buoni amici e vicini si pratica; tanto più che questa via di comune utilità nostra e Svizzera potrà realizzarsi solo pe' vistosi sussidi che in gran parte saran forniti dal Governo e dalle Città Italiane. Questo stesso fatto implica la giustizia e l'utilità di far percorrere alla strada quanto più terreno italiano è possibile affinchè sia immediatamente e possa nel suo percorso servire Città e territori italiani, e nel tempo stesso, perchè la spesa di costruzione e le successive di esercizio si facciano in territorio italiano. Ora la strada pel Lucomagno dovrebbe esser quasi tutta nel versante meridionale costruita sul territorio del Canton Ticino, e per conseguenza fuori d'Italia; mentre che quella dello Spluga attraverserebbe nel versante meridionale il territorio italiano e nel settentrionale lo Svizzero; percui anche sotto questo rapporto le circostanze e gli utili sarebbero parificati.

Per noi, la necessità di esser padroni di uno degli sbocchi del valico alpino, sorge evidente dalla considerazione che in quel gruppo delle giogate alpine, d'onde hanno origine le valli del Rodano, del Reno, della Reuss, del Ticino, dell'Aaar della Toce

ce: è una posizione strategica di prim' ordine , che assicura la Svizzera e l'Italia finchè sarà guardata e difesa vigorosamente dall' armata Svizzera e della neutralità di quel paese. Ma se questa venisse per avventura violata, se la difesa fosse fiacca, o se la Svizzera concludesse delle alleanze ostili all' Italia ed accordasse pel suo territorio il passaggio ad un' esercito nostro nemico, noi saremmo completamente perduti, perchè il nemico , padrone del traforo alpino del Lucomagno , scenderebbe liberamente nel Cantone Ticino, e sboccherebbe nelle pianure Lombarde, nelle quali non avremmo altra linea di difesa che al Po. Sarebbe adunque lo stesso da parte nostra che aprire co' nostri sussidi una porta di più e più facile e più breve , che non potremmo mai chiudere, perchè situata in uno Stato vicino e neutrale; oppure dalla necessità della nostra difesa saremmo trascinati a violar noi i primi questa neutralità.

Parmi quindi abbastanza provata l' utilità e la necessità per noi dello sbocco di questa via nel bacino del Lago di Como. Ciò ammesso, che la strada lambisca la riva occidentale del Lago o la orientale , o, in altri termini, che metta capo a Lecco o a Como , è questione che appartiene principalmente a' tecnici di risolvere dell' un de' lati , ed al Governo dall' altro , che riflette alle esigenze più speciali di quella contrada. Per noi è indifferente nè ci dobbiamo entrare.

Forse il Consiglio Provinciale di Milano , miglior giudice di noi certamente in materie che riguardano la sua Provincia, po-

trà aver ragione nel preferire la sponda sinistra. In quanto a noi, o Signori, se dobbiamo manifestare un voto al Governo del Re o al Parlamento Nazionale, io credo, dobbiamo limitarlo a preferire il passaggio per lo Spluga a tutti gli altri perchè è il solo che concilia tutte le convenienze italiane, e precipuamente le convenienze militari che riflettono la nostra difesa e la tutela della nostra indipendenza, e lasciar tutto il resto alla sapienza del Parlamento, ricordandoci che la Provvidenza ha eretto la gran catena delle Alpi, per separar l'Italia da' suoi vicini, quasi fosse stata più gelosa della nostra indipendenza che della nostra prosperità commerciale; e se le esigenze impellenti di questa prosperità ci obbligano di violentar la natura per aprirci una strada con lavoro titanico a traverso le viscere dei monti, facciamolo almeno nelle condizioni meno sfavorevoli alla nostra difesa, cioè, riserbando il possesso, epperò la possibilità di custodire e difendere uno degli sbocchi di questa strada. E questo è tanto più essenziale per noi che abbiamo già una porta aperta contro di noi al Brennar.

Una parola ancora, o Signori, ed avrò finito di abusare della vostra pazienza, un'ultima parola intorno alla quistione economica, e dico economica è non finanziaria, appunto perchè altri, Compagnia o speculatore, esaminerà questa per vedere quanto costerà la strada compreso il foramento del Tunnel, quanto importerà l'esercizio di essa etc. Quel che importa a noi è piuttosto il sapere qual somma di sacrifici dovremo far noi, ossia l'Italia, per procurarsi questa strada.

Una grande via ferrata siffatta, tanto per gli approcci subalpini in terreni grandemente accidentati che esigono espedienti d' arte di grande portata ed eccezionali, epperò costosissimi; quanto e maggiormente pel traforo di montagne granitiche, sia cieco che con pozzi, probabilmente più lungo che non è quello del Cenisio, di riuscita almeno altrettanto dubbia; e finalmente per le esigenze climatologiche in regioni perennemente coperte di nevi e soggetto alle tempeste, che molto facilmente obbligheranno a varie e lunghe gallerie coperte. Infine per le fortissime spese di manutenzione e di esercizio; non è al certo impresa da tentarsi nè da particolari nè da Compagnie, che non potrebbero collocare utilmente i loro capitali. Deve quindi per realizzarsi intervenire lo Stato o gli Stati interessati, sia con potenti sussidi, sia assicurando alla Compagnia intraprenditrice un minimo interesse annuale.

A forza di dirlo e di ripeterlo è prevalsa erroneamente l' opinione che questi sussidi, questi sacrifici ingenti debbano pesare esclusivamente a carico dello Stato nostro. I fautori principalmente del Lucomagno si sono prevalsi del principio che la Confederazione Elvetica ed i singoli Cantoni, e questi assolutamente sovrani in materie di concessioni di strade ferrate, sottoposti solamente al Governo centrale per quanto può concernere le vedute militari, non accordano mai sussidi. Quindi, dicono essi, deve darli l'Italia.

Ma qui bisogna riflettere che altro è la concessione di strade ferrate interne, altro è la concessione per una strada ferrata internazionale, all' apertura della quale la Svizzera tutta quanta ed i Cantoni orientali specialmente sono interessati quanto l'Italia,

ed anche più, tanto pel commercio che hanno col nostro Stato, ben maggiore di quello che esercitano cogli altri Stati finitimi tutti insieme; quanto per assicurarsi il commercio di transito che non solo arricchirà la Svizzera, ma è pure la sola risorsa che potrà rianimare e dar vita a quasi tutte le intraprese di strade ferrate Svizzere, oggi cadute in grande deperimento e discredito, d'onde è provenuta la rovina di numerose famiglie fortemente interessate in quelle speculazioni, come di molte Comuni e Cantoni.

Or perchè la Confederazione ed i Cantoni in vista di tanti e sì positivi e sì grandi vantaggi, non dovrebbero fare una necessaria eccezione alla regola o massima per assicurarsi? Perchè trincerarsi dietro questa esiziale comunque comoda riserba? E se l'Italia facesse altrettanto, questa strada così desiderata da tutti, tanto necessaria al commercio europeo, non si realizzerebbe per grette riserbe?

Non è neppure a supporre. I nostri giudiziosi vicini finiranno per mettere da banda gli antichi pregiudizi. Il Sig. Giacomo Staemfli, Presidente della Confederazione elvetica, ha aperto la strada ad una revisione delle leggi svizzere in materia a strade ferrate, con una stringente per quanto breve Memoria intitolata: *Riscatto delle Strade ferrate Svizzere*, pubblicata in Berna nel Dicembre 1862. Questo pregevole lavoro, le cui idee esattissime faranno il loro cammino, e del quale, con tutto il rispetto da me dovuto a quella grande personalità, ho creduto dover combattere in questo mio rapporto un passo, precisamente quello che è relativo al Canton Ticino; questo giudizioso lavoro al suo primo apparire

sollevò una furia di opposizioni. Dappertutto e da tutti si gridò alla centralizzazione. Però, calmati gli spiriti, e la verità facendosi strada malgrado le grette prevenzioni e le gelose preoccupazioni, il principio andrà germogliando negli animi, e forse non è lontano il giorno in cui avremo in questa grande opera, già divenuta una necessità europea, il concorso de' nostri rispettabili vicini, perchè la verità fa sempre suo cammino.

Ma non è solo la Svizzera che dovrebbe concorrere, ma eziandio i Cantoni a' quali è più immediatamente utile, le Compagnie svizzere di strade ferrate che ne ritrarranno gran pró per la resurrezione delle loro imprese, non che il Baden, il Wurtemberg, la Baviera ec: infine tutti gli Stati a' quali la grande arteria internazionale arreca vantaggi, nella misura ciascuno dell' utile proprio.

È questa una trattativa che deve condurre il Governo nostro, il quale sicuramente avrà iniziato le sue pratiche in questo scopo. Già sappiamo che con decreto del 23 Luglio di quest' anno ha nominato una Commissione esclusivamente tecnica con lo incarico d' istituire un' esame comparativo de' diversi progetti che or già si hanno completi per tutti i passaggi delle Alpi. Il compito di questa novella Commissione, come vedete, o Signori, è ben diverso da quello della Commissione, del 1860, sì perchè esclusivamente, tecnico, sì perchè deve limitarsi all' esame di progetti già fatti e molto bene o completi; sicchè possiamo con fondamento sperare di aver presto un giudizio inoppugnabile per questa parte lo che non è tutto certamente, ma è pur sempre un gran passo.

Da quanto ho potuto dedurre dalla congerie de' materiali consultati, giudico che la totalità de' sussidi da accordare per incoraggiare una Compagnia ad intraprendere questa grande opera, non dovrebbe sorpassare i cento milioni di Lire, qualunque linea sarà prescelta. Questo sacrificio, abbenchè grave, e fosse anche duplicato, non lo è siffattamente da scoraggiare a fronte dell'immensa mole di vantaggi che raccoglierebbero tutti gl'interessati; e poi diverrebbe lieve, ove fosse diviso proporzionatamente alla utilità in prospettiva fra molti interessati.

Felice e commendevole fu certamente il pensiero del Consiglio Provinciale di Milano d'invitare tutte le Provincie Italiane a partecipare a questo concorso; e sicuramente noi non avremmo mancato all'appello per carità di patria, e perchè convinti della eccellenza e utilità dell'impresa. Ma oltre alla posizione eccezionale della nostra Provincia, come ho già fatto notare, è da riflettere, come ben diceva la nostra Deputazione allo stato di esaurimento assoluto delle nostre risorse. Inoltre abbiamo molti e gravi bisogni noi stessi assai più urgenti ed immediati, noi che sentiamo parlare di strade ferrate come de' miracoli delle Mille ed una notte, noi che non possiamo uscire dalle porte delle nostre Città in quasi tutta la Provincia per difetto di strade anche vetturali; noi che siamo alla vigilia di affrontare un debito di pressocchè Otto milioni di Lire, per procurare alle nostre Comuni, e non a tutte, una mediocrissima rete di strade inghiaiate, debito che peserà gravemente su' nostri tardi nepoti, e gravissimamente

su' contribuenti de' quali siamo qui a rappresentare gl' interessi e le aspirazioni.

Epperò io credo, o Signori, d'interpretare i vostri sentimenti nel proporvi di omologare la decisione della nostra Deputazione del 28 Maggio 1863, con la quale deliberava di non poter prestare concorso alcuno.

Ho quindi l'onore di formulare e sottoporre alle vostre deliberazioni le seguenti risoluzioni.

1° Il Consiglio Provinciale di Messina si unisce a tutti i Consigli delle altre Provincie Italiane, per pregare il Parlamento ed il Governo del Re a rompere gli indugi per dotare il paese, quanto più presto far si possa, di questa grande arteria mondiale.

2° Crede fra tutti i valichi alpini già studiati, preferibili agli interessi generali dello Stato i più orientali, cioè quelli dello Spluga o del Septimer, e fra' due da anteporsi il primo al secondo per le esigenze della difesa nazionale.

3° È dolente di non poter concorrere neppure in parte minima alla costruzione di questa strada, attese le infelici condizioni finanziarie della Provincia, ed il carico che va ad assumere per le proprie strade rotabili.

4° Nomina il Signor. suo Delegato speciale per rappresentarlo nelle adunanze che potranno per avventura riunirsi de' Commissari o Delegati delle altre Provincie, e commette alla Deputazione Provinciale di far note queste risoluzioni alla Deputazione Provinciale di Milano, ed alla

occorrenza di dare le necessarie istruzioni al Delegato nominato.

Milazzo 3 Agosto 1864.

Il Consigliere Provinciale
STEFANO ZIRILLI.

P.S.) Era già scritta la presente Relazione quando piacque al Signor Prefetto, presidente della nostra Deputazione Provinciale trasmettermi col distinto suo foglio del 9 andante N° 47055, per esaminarlo e tenerne conto in questo rapporto, un nuovo Volume pubblicato per conto e mandato della Deputazione Provinciale di Milano in Luglio di quest'anno dalla Società costruttrice Vanotti e Finardi, ed intitolato :

Nuovi Progetti per la ricerca del miglior Passaggio delle Alpi elvetiche Orientali a' varchi dello Spluga e del Septimer mediante una ferrovia etc. etc.

Con grande avidità ho percorso e studiato accuratamente questo bel volume di studii tecnici ed economici, e con grandissimo compiacimento ho veduto la gran luce che spandono sulla nostra importante discussione i nuovi lavori degli egregi ingegneri signori Vanotti, Antonini, Vanossi e Bellini, lavori che completano il corredo, ricco a profusione, degli studii intorno a' valichi alpini, precisamente nella parte nella quale si sperimentava penuria di dati abbastanza espliciti e certi, voglio dire de' valichi orientali dello Spluga e del Septimer.

E molto maggiore è stata la compiacenza dell'animo mio nel vedere da questi novelli pregevolissimi ed accurati lavori, provata

fino all' evidenza, la esattezza del giudizio da me esposto in questa Relazione, giudizio, che nella ignoranza completa de' luoghi, si era formato in me colla sola guida del buon senso, e de' tanti lavori di uomini esimi che avea in questo scopo studiato.

Non saprei, in questa novella pubblicazione, qual più encomiare, della esattezza e della precisione, o della stringente argomentazione, o del criterio diritto o dell' abilità tecnica, poichè tutte le parti, e l' una più che l' altra, illuminano grandemente l' importante discussione che per tanti anni si è agitata in Italia e nella Svizzera, cui han messo la mano tanti e sì gravi e chiari ingegni, i quali tutti, chi più chi meno, chi per un verso chi per l' altro, han potentemente contribuito a rischiararla, e portarla a questo stato direi di matematica e pratica soluzione. E parmi che forse non sia troppo a deplorare il tempo perduto, se ci avrà fatto pervenire di sicuro alla miglior soluzione. Per modo che se non fossero stati i propugnatori del Lucomagno, se non fossero stati i campioni del S. Gottardo o i fautori dello Spluga o quelli del Septimer, infine se non si fosse aperta questa gran palestra, probabilmente non avremmo fatto il meglio che ora possiamo fare con grande e piena cognizione di causa; or che la luce è completamente fatta, sicuramente è da sperare che alla perfine si venga ad una determinazione da' Governi interessati.

Sia adunque lode a tutti questi uomini egregi che si sono occupati della materia, e principalmente alla Provincia di Milano, la quale, comunque più favorita di tutte le altre Provincie Italiane dalla sua stessa posizione, e specialmente la Capitale Lombar-

da, per la quale o in prossimità della quale qualunque traccia doveva e dovrà passare, pure con moltissima, anzi dirò con singolare longanimità, si è sobbarcata a gravi sacrifici ed a spese certo non indifferenti, per portar la luce nell'interesse di tutti là dove mancava.

Questi novelli lavori di cui ci occupiamo dimostrano fino alla evidenza che, tanto tecnicamente, quanto economicamente, così pel commercio internazionale con la Svizzera e la Germania, come pel commercio di transito, e per le esigenze politiche:

1°. Essere il Lago di Costanza il nostro vero scopo, il nostro obbiettivo.

2°. Doversi da tutti, italiani, svizzeri, alemanni e stranieri, preferire lo sbocco da Coira nel bacino del Lago di Como pel valico dello Spluga.

3°. Non esservi ragione di opposizione da parte della Svizzera per questo valico, come non ci è mai stata per la grande strada postale che esiste per quel monte e che non ha mai esistito pel Lucomagno, ed alla quale dovrebbero sostituirsi le rotaje di ferro; nel modo stesso come la Confederazione non si è mai opposta alle vie ferrate francesi e tedesche che hanno penetrato per le altre sue frontiere.

4°. Esser Genova soprattutto, e per conseguenza tutto il commercio italiano del Mediterraneo favoriti da questa linea più che da tutte le altre progettate, non esclusa quella del Lucomagno da essa con tanto calore propugnata.

5°. Finalmente esser consigliata anco la linea per lo Spluga

dalle considerazioni geologiche, lo che vien dimostrato da una Relazione del chiarissimo Professore Omboni, unita al volume in parola, il quale dietro di aver percorso quelle giocaie e tutte le valli che se ne distaccano, e per le quali si dovrebbero menar le diverse tracce proposte, ed averle attentamente, e con quella perspicacia diligenza e dottrina che lo distinguono studiate, così conclude l'anzidetta dotta sua Relazione:

« Questi sono i risultati delle mie osservazioni sulle difficoltà
« che si troveranno nella sola natura delle rocce nella costruzione
« delle ferrovie pel Settimo per lo Spluga e pel Lucomagno.
« Se ne deduce facilmente che tali difficoltà sono assai gravi per
« la ferrovia del Lucomagno fra Ilans e Reichennau, non sono
« molto gravi nè pel Settimo nè per lo Spluga, e sono minori
« per lo Spluga che pel Settimo. »

Quindi è che dopo lo studio di questi nuovi documenti io non trovo da riformare nulla a quanto ho avuto l'onore di esporre nella presente mia Relazione; anzi maggiormente è cresciuta la mia convinzione di insistere sulle quattro risoluzioni che ho rassegnato a questo rispettabile Consesso.

Milazzo 20 Settembre 1864.

S. ZIRILLI.

Posteriormente il Sig. Prefetto stesso al 22 and. mi comunicava un'altra Monografia pubblicata anche nello scorso Luglio in Svizzera da' Signori G. Koller, ingegnere, W. Schmidlin, Direttore della ferrovia centrale Svizzera, e G. Stoll, Direttore della ferro-

via Svizzera Nord-est per incarico della Commissione istituita dalla maggioranza de' governi Cantionali, e dalle due Amministrazioni rappresentate da' nominati due Direttori, col titolo : *La Ferrovia del Gottardo nell' aspetto commerciale*.

Prima di entrambi questi lavori mi era pervenuta direttamente da Genova un' altra Memoria ivi pubblicata nello stesso mese di Luglio ultimo , notisi , dal Professore Girolamo Boccardo sotto il titolo *Lucomagno o Gottardo?*

È singolare la coincidenza , o dirò meglio la simultaneità di queste tre pubblicazioni in centri così diversi, pubblicazioni che possiamo ritenere come l' ultima parola de' tre campi combattenti, uno per lo Spluga, l' altro pel Lucomagno ed il terzo pel Gottardo ; e quello che è più degno di rimarca si è l' osservare che mentre l' esimio Professore Genovese in quest' ultimo suo Opuscolo, che riassume la quintessenza di quanto è stato detto e pubblicato in favore del Lucomagno, nel mentre, dicea, l'onorevole Boccardo in certo modo sfidava i suoi contraddittori nelle Considerazioni preliminari dell' Opuscolo in questi termini :

« Io pregherei a volere indicare i nuovi ma positivi elementi
 « che nel corso di quasi tre anni gli ulteriori studi hanno ap-
 « portato, i nuovi ma seri passi che hanno fatto fare alla qui-
 « stione , le cognizioni nuove ma salde e sicure, onde hanno
 « arricchito il tribunale della pubblica opinione ; » in quello
 stesso mentre la Società Vanotti e Finardi in Milano , ed i Signori Koller , Schmidlin e Stoll in Zurigo gli fornivano ampia-

mente elementi, studi seri, cognizioni nuove e salde e sicure, infine tutto che egli desiderava.

A volere intanto trovare una via in mezzo al laberinto di tanti giudizi, esami, lotte, discussioni e differenze di risultati, potrà molto giovare la lettura di tre rimarchevolissimi Articoli pubblicati dall'illustre Commend. Jacini nella Perseveranza del 45, 46 e 48 dello scorso Agosto, intorno alle tre mentovate ultime produzioni, i quali si possono riassumere in questa sentenza.

Poichè la materia è stata sì riccamente svolta per tutte le diverse soluzioni proposte in modo da non lasciar più nulla a desiderare; poichè i risultati tecnici, economici e finanziari delle opposte soluzioni sono così disparati da escludersi reciprocamente; la sola via più certa per trovare il filo del laberinto, sarebbe quella che il Governo, come ha istituito ultimamente una Commissione tecnica, la quale ci darà quanto prima un responso certo e indiscutibile, come una dimostrazione geometrica, per questo lato, così si dovrebbe far opera: « in primo luogo (tra-
« scrivo le sue parole) perchè tutti gli elementi di fatto *nessu-*
« *no escluso* abbiano ad essere ben constatati ed esposti, ciascuno
« a parte, nella piena luce che gli è propria: --- in secondo
« luogo, e soprattutto poi, che codesti elementi, così appurati,
« abbiano ad essere confrontati e coordinati con un metodo nel
« quale sia *ridotta al minimo possibile la parte lasciata in*
« *balia all' apprezzamento arbitrario delle persone esaminan-*
« *ti, e invece al massimo possibile la parte nella quale sieno*
« *chiamate a decidere l' evidenza e la logica de' fatti certi.*

« Or bene (soggiunge l' esimio autore), ciò è fattibile ed immediatamente ed in brevissimo tempo. »

E con la lucidità e la facondia che lo distinguono il Comm. Jacini dimostra questa possibilità fino all' evidenza.

Ed or che gli ultimi avvenimenti tristi o deplorabili di Torino han riportato sul seggio ministeriale de' pubblici lavori questo egregio e dotto italiano, crescono a mille doppi le probabilità di veder quanto prima una soluzione definitiva e soddisfacente.

Milazzo 30 Settembre 1864.

STEFANO ZIRILLI.

ESTRATTO

DELLA TORNATA

del Consiglio Provinciale di Messina

DEL 18 OTTOBRE 1864

SULLA QUESTIONE DEL PASSAGGIO DELLE ALPI ELVETICHE

Il Presidente Relatore legge un lungo e splendido discorso sull' assunto, del tenore come in appendice.

Ed il Consiglio ad unanimità accetta le seguenti conclusioni del relatore :

1. Il Consiglio Provinciale di Messina si unisce a tutti i Consigli delle altre Provincie Italiane per pregar il Parlamento , ed il Governo del Re a rompere gl' indugi onde dotare il paese quanto più presto far si possa di questa grande arteria mondiale.

2. Crede fra tutti i valichi alpini già studiati preferibili allo interesse generale dello Stato i più Orientali , cioè quelli dello Spluga, e del Septimer, e fra i due anteporre il primo al secondo per le esigenze della difesa Nazionale (*Si astiene il Consigliere Basile*).

3. È dolente di non poter concorrere neppure in parte minima alla costruzione di questa strada attese le infelici condizioni

finanziarie della Provincia, ed il carico che va ad assumere per le proprie strade rotabili.

4. Nomini un suo Delegato Speciale per rappresentarlo nelle adunanze, che potranno per avventura riunirsi di Commissari, o Delegati delle altre Provincie, e commette alla Deputazione Provinciale di far note queste risoluzioni alla Deputazione Provinciale di Milano, ed all'alloccorrenza di dare le necessarie istruzioni al Delegato nominato, e delibera che la suddetta relazione venisse immantinente stampata e messa in appendice agli Atti del Consiglio.

Il Presidente propone la nomina a suffragi segreti del Delegato, che rappresenti la Provincia.

Fatto lo scrutinio nei modi di legge — Il Presidente riconosce eletto con voti 16 e proclama lo stesso relatore signor Stefano Zirilli.

Di tutto l'anzidetto è stato redatto il corrispondente processo verbale sottoscritto come di legge.

FIRMATI.

Il Presidente del Consiglio
STEFANO ZIRILLI.

Il Consigliere anziano
LUIGI BASILE.

Il Segretario
LUIGI BONACCORSI.