RISPOSTA

DELL'INGEGNERE P. PALEOCAPA

ALLE CENSURE FATTEGLI

DAL GIORNALE

LA PERSEVERANZA

IN ARGOMENTO DELLA DI LUI MEMORIA

SULLA

FERROVIA DELLE ALPI ELVETICHE

TORINO
TIPOGRAFIA G. FAVALE E COMP.
1863.

RISPOSTA

DELL'INGEGNERE P. PALEOCAPA

ALLE CENSURE FATTEGLI

DAL GIORNALE

LA PERSEVERANZA

IN ARGOMENTO DELLA DI LUI MEMORIA

SULLA

FERROVIA DELLE ALPI ELVETICHE

TORINO
TIPOGRAFIA G. FAVALE E COMP.
1863.

In un opuscolo da noi recentemente pubblicato *sulla ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche e sul tracciato delle linee Subalpine,* nell'intento di conciliare tante svariate opinioni che si erano manifestate nell'argomento fin da quando avemmo l'onore di presiedere la Commissione governativa del 1860, tenendo nel debito conto alcuni fatti cardinali che da quell'epoca in poi si erano verificati desistevamo in gran parte dall'opinione antecedentemente esternata, e non ci preoccupavamo se non che di quel vivo desiderio, che è in noi da tanti anni, che un passaggio delle Alpi Elvetiche sia finalmente aperto al commercio italiano. Tale dovendo apparire lo scopo nostro a chiunque imparzialmente esaminasse il nostro opuscolo e lealmente lo giudicasse, speravamo che, qual pur ne fosse il suo merito, esso potesse venire accolto ovunque con indulgenza. Ma sentendo le voci che si alzano contro esso specialmente dove avremmo creduto che potesse trovar qualche favore, ne saremmo gravemente sconfortati se potessimo credere che codeste voci esprimessero

veramente quella opinione pubblica a fuorviare la quale esse intendono.

Ed è appunto nel desiderio che da parte nostra sia alquanto meglio illuminata tale opinione che abbiam creduto ci convenga fare a coteste voci qualche risposta.

Chi principalmente scese in campo contro di noi nella stampa fu il grave e reputato giornale la *Perseveranza*. Il quale in tre articoli successivi (del 4, 6 e 7 corr,) prese a censurare il libro, o piuttosto il suo autore, con una acerbità che male si nasconde sotto il velame di lodi che prendono aspetto di vera ironia.

Nel primo di codesti articoli mostrando la *Perseveranza* di sprezzare gli studi fatti dalla Commissione del 1860, ma dando insieme segno di non averne letto gli atti, comincia dal dire, che codesta Commissione, *del Septimer non si preoccupava neppure*, e fondava il suo giudizio di comparazione fra i passi orientali ed occidentali *sopra un progetto di traforo della Spluga redatto su falsissime basi.*

Se la *Perseveranza* avesse stimato bene leggere gli atti della Commissione, che sono pure stati fatti di pubblica ragione, si sarebbe, speriamo, convinta che il giudizio di comparazione da lei incriminato fu se non altro pronunciato da ingegneri che godono fama di valenti uomini d'arte, dopo assai lunghi e maturi studi e non col solo fondamento del progetto che la Commissione stessa fece redigere per il passo della Spluga, passo che essa aveva riconosciuto con buoni dati essere fra quelli delle Alpi orientali il migliore. E quanto alla specialità di cotesto progetto ci limitiamo a dire che desideriamo che quei progetti, che essa promuove e che deggiono farsi a spese della provincia con un contratto *à forfait* (!) possano essere redatti con eguale ingegno e sapere tecnico.

Passando poi dalla materia alla persona, essa dice

che *noi siamo partigiani ad ogni costo del Lukmanier*, e che abbiamo sperato con un opuscolo segnato del nostro nome trarre alla *nostra opinione quei moltissimi che digiuni di studi tecnici, non curanti di formarsi sopra tale questione un proprio criterio, sarebbero disposti ad accettarlo a chiusi occhi.*

Se nel nostro opuscolo avessimo dato segno di tanta presunzione che ci avesse indotti a sputar sentenze senza darne ragione, codesto invero si potrebbe dire di noi. Ma, lungi dal non aver fatto che vaghe asserzioni, abbiamo cercato di dimostrare la verità di quanto abbiam asserito; perchè ci siam proposti di parlare a persone istrutte e capaci di giudicarne, e non a persone influenzate da quelle passioni che tolgono l'imparzialità e quindi la rettitudine ad ogni giudizio; le quali persone quando dissentono dalle opinioni esposte in uno scritto, stimano che, anzichè confutarle con sodi argomenti, sia miglior partito scendere in personalità contro l'autore; come piacque fare nel caso nostro agli scrittori della *Perseveranza.*

Ed è invero seguendo tale partito che la *Perseveranza* ci appunta di aver trattato argomenti che non appartengono alla scienza che noi professiamo, e nella quale, dice essa, potremmo essere ascoltati; e vuol dare ad intendere che noi combattiamo il passaggio del Septimer soltanto da un punto di vista politico; onde ci vien fatta la osservazione che avremmo dovuto tralasciar d' indicare nel frontespizio la qualità nostra d'ingegnere, della quale ci compiacciamo più che di ogni altra perchè ci ricorda l' antica professione che abbiamo esercitata per quasi mezzo secolo. E tanta importanza essa mette a far che si disconosca nell'autore dell'opuscolo la qualità d'ingegnere, che dice che sarebbe stato meglio ci fossimo dichiarati con quei titoli che negli ultimi anni della nostra carriera

ci furono impartiti della benevolenza del Re. La quale osservazione non è men falsa che puerile: perciocchè se la *Perseveranza* avesse letto con qualche attenzione lo scritto nostro e ne avesse anche lette le appendici, vi avrebbe trovato, speriamo, alcun che di tecnico, e specialmente nell'appendice A, dove sugli studi fatti fin qui pel passaggio del Septimer vi sono alcune considerazioni che non sono punto politiche, e che ci sembrano tali da poter perdonare all' autore se ha osato chiamarsi ingegnere.

E seguitando nelle personalità, il grave giornale sentenzia che ci manca la principal condizione per dare un retto giudizio, che è quella della imparzialità; e ci crede troppo ostinati nella primitiva nostra opinione perchè, giunti ormai alla vecchiaia, possiamo mutar consiglio rispetto al passaggio del Lukmanier che dice riguardar noi *come un proprio nostro concetto e quasi come nostra creazione.*

Che siamo assai vecchi, pur troppo è vero; che talvolta siamo anche alquanto ostinati, può darsi, perchè quando siamo convinti di una verità la sosteniamo per quanto le nostre forze il consentano. Ma è falso, assolutamente falso, che in questo caso abbiam dato prove di ostinazione, e che le abbiam date pel solo fine di sostenere una nostra idea primitiva. Poichè la *Perseveranza* fa tanti elogi delle lettere del Torelli, il quale, sebbene con giusta riserva, sostiene il passaggio del Septimer con quella stessa energia con cui altra volta sostenne quello del Lukmanier, essa vi avrà trovato quanto sia lungi che il passo del Lukmanier sia, com'essa dice, una nostra creazione. E se meglio avesse studiate le fasi di questa ormai troppo prolungata questione, avrebbe riconosciuto essere men vero che noi fossimo dapprima

favorevoli al Lukmanier, e come invece lo fossimo al passaggio del Gottardo, illusi da men giuste relazioni e da meno esatti studi. Ma dovemmo mutar consiglio dopo studi più serii e più sicuri fatti tanto nel rispetto tecnico quanto nel commerciale sull' uno e sull' altro di di codesti due passaggi. E di questa nostra mutata opinione abbiamo esposte lealmente le ragioni in Parlamento, e le abbiam ripetute in seno alla Commissione governativa del 1860, come appare dagli atti relativi. Vedesi adunque quanto in questo caso, più ancora che in altri, sia ingiusto lo appuntarci di ostinazione nel sostenere i nostri primi concetti. Se non che a persuaderci ci vogliono ragioni e non contumelie.

Ma ciò che è ancora più inconveniente e più biasimevole si è la maligna insinuazione colla quale si vorrebbe far credere che le proposte da noi fatte ci fossero dettate, non dall'intima nostra persuasione o dall'amore di ciò che veramente è più vantaggioso agli interessi generali del paese; ma piuttosto dalla mira di assecondare le vedute della Società, della presidenza del cui Consiglio d'Amministrazione ci onoriamo.

Non crediamo di aver d'uopo di giustificarci contro simili insinuazioni, perchè abbiam l'orgoglio di credere che 50 anni della nostra carriera provino che a guida delle nostre opinioni nelle cose che riguardano la pubblica utilità non abbiamo mai preso ciò che a noi individualmente meglio giovasse. Ci limiteremo solo a dire che codeste personalità della *Perseveranza*, e quelle ancor più tristi che trovansi in un articolo inserito nel giornale di un confratello di lei, sono, non meno che ingiuste e calunniose, veramente assurde.

Imperocchè alla Società delle linee lombarde, la quale ha compiuta la costruzione della linea Cremona-Crema-

Treviglio, e stà per compiere quella della linea Bergamo-Lecco, sarebbe stato ben di maggiore utilità contornare il Lago di Como per la sua sponda orientale e montar quindi per la Valle Bregaglia al passo del Septimer, che non continuare la ferrovia dalla Camerlata per Lugano e Bellinzona al Luckmanier. Ma ciò che ci indusse e ci induce pur sempre a dare la preferenza al Luckmanier è l'opinione che codesto passaggio sia il meno irto di difficoltà tecnicamente, e non incontri politicamente quelle che già fin dal 1860 si erano con buon fondamento prevedute a danno del Septimer non meno che della Spluga.

Più stolto ancora è ciò che il confratello della Perseveranza si fa lecito asserire, dicendo che chi avversa il Septimer lo faccia per viste contrarie agli interessi italiani, cioè per favorire il commercio di Marsiglia a scapito di quello di Genova, nella strana supposizione che il commercio di Genova per poter lottare con quello del gran porto di Francia, debba proprio tener la via del Septimer onde arrivare a Coira, e riuscir non vi possa arrivando a Coira dopo avere invece valicato il Luckmanier.

Ma non vede egli, codesto confratello della Perseveranza, che se veramente vi fosse nelle persone da lui così indegnamente calunniate il malvagio intento che loro attribuisce, esse, lungi dal favorire il Luckmanier, favorirebbero a tutta possa il Septimer, e lascierebbero assai volontieri che si sprecasse danaro e tempo in questo assunto, sicure che non se ne trarrebbe alcun frutto? Imperciocchè, se l'abbiano pure in pace i signori della *Perveranza* e quelli del *Pungolo*, se le maggiori difficoltà tecniche dei passi orientali delle Alpi Elvetiche non bastassero, vengono in sussidio di chi li avversa le difficoltà politiche; onde se ne può ormai francamente con-

chiudere che l'attuazione di uno di essi è impossibile. E quindi il persistere a studiarli è ciò appunto che più è conforme agli intenti di chi favorisca il commercio di Marsiglia a danno del nostro. E se noi abbiamo tentato di far cessare codesta pericolosa persistenza, lo abbiamo fatto proprio nel senso contrario a quello che ad altri piace attribuirci; ed abbiam creduto proprio esser questo il momento di parlare schietto, perchè ci pareva dir cose che dovessero essere intese e gradite a chi specialmente si vanta di quella lealtà, di quella imparzialità e di quell'amore dei veri interessi italiani che a noi si negano.

Dopo questo primo articolo, che serve come di preambolo, la Perseveranza dichiara voler *entrare nel merito dell'opuscolo e dirne brevemente, ma schiettamente, l'avviso suo.*

Ma a chi leggerà gli altri articoli si farà chiaro che anche in questi gli sforzi principali del critico sono rivolti a screditar l'autore nella opinione pubblica, anzichè a dimostrar fallaci gli argomenti dell'opuscolo.

Ed è perciò che si dice che noi disconosciamo essere le aspirazioni di Milano eminentemente conformi agli interessi italiani, e che abbiamo interpretato *come esigenze municipali i desiderii di Milano, che non ricusa i propri mezzi e la propria influenza a nessuno dei grandi interessi medesimi.* E nel terzo suo articolo, tornando su queste accuse spiega il motivo che, a dir suo, c'indusse a così falsi concetti, il quale motivo sarebbe che *pretermettendo noi gl'interessi generali dell'Italia tutta, cerchiamo di contentare quanti più interessi municipali si trovano sulla via da noi tracciata, per far convergere i parziali interessi in favore del nostro progetto;* e tutto ciò per procurarci un gran partito che *valga a distrarre i milanesi dal passo del Septimer.*

I milanesi hanno dato troppo luminose prove di spiriti italiani perchè questa loro patria virtù possa essere da alcuno disconosciuta, e noi non siamo secondi ad alcuno nel riconoscerla. Ma sarà egli vero che l'amor grande della comune patria italiana abbia da far dimenticare affatto i prevalenti interessi di alcune delle sue principali provincie? Gl'interessi generali d'Italia risultano evidentemente dalla somma degli interessi locali; e siccome questi non possono certo avere ovunque lo stesso grado d'importanza, mal si appone la *Perseveranza* quando pensa farsi merito ostentando il disinteresse municipale a tal segno da far quasi credere che essa metta al paro gli interessi del porto di Genova con quelli del porto di Bari, e gli interessi di Milano con quelli di qualsivoglia altra città d'Italia.

Noi teniamo ben altra sentenza: e crediamo che per ottenere la maggior somma di utilità dalla grande impresa di cui si tratta, convenga sì che essa favorisca quanti più interessi locali si possa, ma lungi dal favorirli nell'egual grado, che possibile non è, li favorisca in ragione della influenza che ciascuno possa avere sulla prosperità generale del commercio e dell'industria d'Italia. Ed è perciò che abbiam sempre sostenuto che nella scelta del miglior passo delle Alpi Elvetiche si debba essenzialmente e sopra ogni cosa procurare gl'interessi del porto di Genova. E stimiamo che gli sforzi che fanno i Genovesi per riuscire a questo intento meritino lode; perciocchè meritano lode e non biasimo quei municipi che propugnando il loro interesse, propugnano insieme gli interessi di tutto lo Stato. E per questa stessa ragione crediamo che sarebbe stolto dire che Milano, pur facendo prova di gran devozione agli interessi generali d'Italia, non possa e non debba promuovere quelli della Lombardia, i quali dopo il principalissimo interesse del grande commercio

marittimo, sono indubbiamente, pegli intrinseci rapporti che la Lombardia stessa ha colla vicina Svizzera, ben più grandi di quelli di ogni altra provincia italiana.

E stimiamo di più che non solo nel suo proprio interesse, ma anche nell'interesse generale dello Stato, Milano farà bene se non dimenticherà che i rapporti e gli scambi fra la Lombardia e la sua capitale da una parte e il Canton Ticino dall'altra son così vivi e fatti così stretti da quelle centinaia e forse migliaia di famiglie ticinesi domiciliate in Lombardia, dove esercitano ogni maniera d'industrie, che non esitiamo ad asserire che per poco non uguagliano i rapporti personali e commerciali con tutti insieme gli altri Cantoni della Svizzera. Onde essendoci paruto assai strano e contrario ai veri interessi di Milano l'arrabattarsi per riuscire a far che la strada ferrata italo-svizzera lasci affatto in disparte il Canton Ticino e volga per altra via, non abbiamo mai potuto credere che chi si ostinava in ciò, malgrado tante altre difficoltà di ogni specie, rappresentasse la vera opinione del paese.

Or passeremo ad esaminare con che sano criterio e con che buone ragioni la *Perseveranza* e alcuni suoi confratelli a cui essa serve di antesignano discorrano di noi trattando quella parte della questione che attiene ai riguardi politici.

Con una lunga digressione si tenta anche qui il solito modo di screditare l'autore anzichè confutarne lo scritto; quindi interpretando con isconveniente malignità le nostre parole, si falsano e si mettono in fosca luce le nostre intenzioni, e si vorrebbe farci passare per cattivi cittadini che si sforzano di giovare agli interessi di un paese vicino a danno degli interessi del loro proprio paese; onde si finisce codesta lunga digressione esortandoci *a pensare*

un po' meno agli interessi di alcuni distretti Svizzeri e un po' più a quelli della maggior parte d'Italia. E altrove si dice che scopo del nostro scritto è stato anche quello di *animare le resistenze che in Isvizzera al passaggio del Septimer potessero opporre i fautori del Lukmanier, mostrando loro che in Italia posseggono utili ed influenti alleati.*

Se per dar prove di amor di patria convien nascondere ai suoi concittadini quelle verità che possono tornar loro meno gradite, e convien mantenere pregiudizi funesti, lusingar le passioni popolari e darsi l' aria di gran campioni della causa italiana con deplorabili millanterie, simili a quelle di chi va gridando bastare che l'Italia mostri la sua ferma, indeclinabile volontà di passare il Septimer, perchè gli Svizzeri umilmente vi si acconcino, se diciamo, tanto si esige per meritare il vanto di buoni patrioti ed acquistare popolarità, noi ci confessiamo vinti dalla *Perseveranza*, malgrado le povere ragioni che essa adduce per provare non esser vero che la costituzione federale dia facoltà al Potere centrale svizzero di respingere, ad onta della sovranità dei Cantoni, i trattati che questi facessero con altri Stati. Ma noi crediamo che faccia miglior prova di senno politico chi nelle questioni internazionali, per far rispettare i diritti del proprio paese, rispetta quelli del paese con cui dee trattare, che non quegli che sprezza o mette in non cale ogni riguardo agli altrui diritti e alle altrui convenienze. In questo argomento però non vogliamo insistere ulteriormente per provare da qual parte fra noi e la *Perseveranza* stia la ragione od il torto sul modo d'intendere la detta costituzione federale e la legge sulle strade ferrate della Svizzera; perciocchè troppo bene a proposito viene la risposta fatta appunto di questi giorni dal Consiglio federale alla nota verbale diplomatica che il Governo italiano aveva fatta comunicare al Consiglio medesimo in argomento della recente concessione che il canton Ticino si avvisò di fare delle sole linee interne isolate del suo territorio. Nella quale risposta il Consiglio federale, dopo aver francamente dichiarato che non consentirà mai a che il passaggio che dee congiungere la rete ferroviaria svizzera colla rete italiana si apra altrimenti che attraverso al canton Ticino, avverte che per adempiere a questo scopo oltre il Lukmanier avvi un altro passaggio; onde si potrà bene trattare fra i due Governi della preferenza da darsi all'uno o all'altro (Vedi nota n. 1 in fine).

E così vien pienamente confermato quanto noi dicevamo nel nostro opuscolo, cioè: « che questo sì sarà il « caso in cui il Governo italiano potrà far valere quei « sussidi di cui ha fatto già altra volta e manterrà pro- « messa, vincolandoli alla condizione che il passaggio si « eseguisca per il Lukmanier , e rifiutandoli in caso di- « verso »

Colle quali nostre parole ci giovi anche aver fatta risposta al corrispondente torinese della *Perseveranza* (del 9 corrente), il quale assecondando il mal animo di lei si permette chiamarci con amara ironia *valorosi alleati degli interessi svizzeri*, sperando anch'egli toglierci la fiducia dei nostri concittadini. Ma egli fallirà nel suo intento, e non riuscirà ad altro che a dare un' assai cattiva idea della giustezza del suo criterio e del suo senno politico, mostrando credere che un popolo libero ed intelligente come lo svizzero, abbia uopo della povera alleanza di un privato individuo di altro paese per far valere le sue ragioni in una causa nella quale si tratta dell'integrità territoriale e dei più vitali interessi del proprio paese.

Fin qui abbiam già detto abbastanza, e forse assai più che non occorreva, per respingere le male insinuazioni fatte a nostro aggravio dalla *Perseveranza*, che spera forse d'impedire che ci sia concesso ciò che solo domandiamo all' imparziale pubblico milanese , cioè che egli giudichi del nostro scritto dopo averne fatta lettura.

Diremo ora alcun che degli argomenti coi quali la *Perseveranza* censura tecnicamente la grande linea internazionale da noi proposta, ed esalta quella del Septimer.

In primo luogo ella pensa che nulla vi sia di più precario della linea da noi proposta; perciocchè crede che in seguito se ne farà un'altra che abbandoni Milano per ottenere un meschino raccorciamento a prò di Genova. E perciò immagina diversi partiti fra i quali quello di una linea Voghera - Gallarate; partiti che appariranno a chiunque destituiti di senno pratico , principalmente quando si consideri che fatta la linea principale da noi proposta, non si troverà certo chi si avvisi di farne con grandi spese un'altra che, come la prima, abbia lo stesso punto obbiettivo, aumentando ingentemente il capitale, non colla speranza di accrescere in proporzione il movimento e la rendita, ma colla certezza che questa andrà divisa in due parti e che ad un tempo crescerà enormemente la spesa di esercizio necessaria pel complesso delle due linee. Sono previsioni così destituite di ragione che non ci pare meritino che si spendano altre parole per confutarle.

In secondo luogo la *Perseveranza* stabilisce il principio che tutto lo studio inteso alla soluzione del problema dee consistere *nel tracciare la linea più breve in tecnica possibilità.* E in questo principio noi consentiamo pienamente. Ma non possiamo consentire nella conseguenza

che ella senz'altro ne trae, credendo che al proclamato principio soddisfaccia il Septimer. Questo giudizio è per lo meno immaturo ed arrischiato, perchè dedotto dai dati finora conosciuti, dai quali noi crediamo invece potersi dedurre sentenza tutt'affatto contraria , come ci sembra aver dimostrato nel nostro opuscolo all'appendice A. Nè la nostra opinione verrà smentita da quegli studi che si persiste a voler fare con tanta spesa e perdita di tempo, dacchè i punti cardinali sono stabiliti, e questi bastano senz'altri dettagli geodetici ed economici a condannare il passo del Septimer.

In terzo luogo la *Perseveranza* crede poter magnificare i pregi del passaggio del Septimer facendo consistere il grande intento della linea alpina che si discute nell'offrire alle provenienze commerciali che dal Baltico arrivano alla *stazione centrale del Lago di Costanza* una comunicazione col Mediterraneo più rapida di quella che da Zurigo e Genova toccherebbe a Marsiglia. Ma ci sarà facile dimostrare la fallacia dell'intento che or si mette in campo a prò del vagheggiato passaggio, e che si vuol sostituire all'intento vero che è quello che il commercio nostro possa lottare col commercio di Marsiglia sui mercati della Svizzera e della Germania che stanno intorno al Lago di Costanza. Se si suppone che le relazioni fra i grandi porti del Baltico e del Mediterraneo si avviino per Basilea, ci sembra avere abbastanza bene dimostrato nel nostro opuscolo che esse da Basilea tenderanno a Marsiglia anzichè a Genova e molto meno a qualsivoglia altro porto italiano; e se invece si avvieranno verso l'estremità orientale della Svizzera e del Lago di Costanza, allora torna fuor di dubbio che il proposito nostro deve esser quello di favorire specialmente il porto di Genova conciliando però nel miglior modo possibile gli interessi

di quegli altri empori italiani, siano di mare, siano di terraferma, che potessero aver prospettiva di concorrere con qualche vantaggio sui mercati della Svizzera e degli Stati vicini (V. nota N. 2, in fine).

Se non che assai si illude chi pensa che le principali relazioni fra il Baltico e i porti italiani del Mediterraneo abbiano quando che sia a prender la via per la Svizzera. Quando da qui a poco più che due anni, sarà aperto il facile passo del Brennero, sarà invece preferita la via per questo passo, e tal preferenza si manterrà anche dopo che da noi fosse compiuto un altro passaggio per le Alpi Elvetiche. E il passo del Brennero, lo ripeteremo malgrado la opinione di coloro che si danno a credere che per esser buoni italiani convenga avversarlo per ciò che esso è nelle mani dell'Austria, sarà il vero passo che metta in relazione i porti del Baltico e i mercati della Confederazione Germanica centrale ed orientale coi porti italiani dell'Adriatico e principalmente con Venezia da un lato, e dall'altro col Mediteranneo, cioè col porto di Genova e con quello di Livorno; il quale ultimo per questa via del Brennero potrà stare a fronte del suo rivale, purchè nel compimento della rete italiana si prendano nella dovuta considerazione anche gli interessi di esso che è pure uno dei principalissimi porti d'Italia (V. nota N. 3, in fine).

In quarto luogo, passando la *Perseveranza* dall'esaminare i pregi del Septimer nel rispetto delle relazioni internazionali, a quelli che essa gli attribuisce pel riguardo alle varie parti d'Italia, pone l'altro principio che la *linea prescelta giovi alla più gran massa della popolazione.* Ed anche in questo principio conveniamo; ma colla riserva importantissima che bisogna ben distinguere quelle popolazioni o, direm meglio, quelle località e que-

gli empori marittimi e terrestri ai quali la ferrovia alpina reca un grande giovamento, da quelli a cui poco o nulla essa può giovare. E pretendere che si dovesse pensare a tutte coteste località con pari amore, guidando la linea così da sperare che essa giovi al più gran numero delle località medesime anzichè alla maggior somma dei loro interessi, è pretensione che contravviene anzichè favorire l'assunto; onde non ci pare si possa fare gran fondamento sull'appoggio che hanno dato a Milano e sulle somme che si asserisce aver offerte per favorire il passo del Septimer le città di Bergamo, Pavia, Cremona, Firenze, Pisa, Ancona e perfin Bari.

Quanto ai porti del Mediterraneo, ci basta aver provato nel nostro opuscolo che quel che giova meglio a Genova giova meglio anche a Livorno. Per Pavia, dappoichè base delle nostre proposte è che si costruisca il tronco Voghera-Pavia come parte della grande linea internazionale Italo-Svizzera, non sappiamo comprendere qual interesse essa possa porre a che si passi il Septimer piuttosto che il Lukmanier. E per Bergamo abbiam detto che quel che esso ottenne colla ferrovia già aperta da Cremona a Treviglio e con quella che in breve si aprirà da Bergamo a Lecco e che si congiungerà colla navigazione del Lario, è quanto nei veri interessi della sua provincia poteva desiderare. Nè sappiamo che a più che tanto potesse ragionevolmente aspirare Cremona. Noi teniamo in alto pregio la grande feracità della pianura eminentemente granifera in mezzo alla quale sorge Cremona e sorgono i suoi ricchi Casali dintorno. I grani di cotesto territorio saranno un buon sussidio per la provincia di Bergamo e per la Valtellina; ma supporre che possano in così gran copia venire sui mercati della Svizzera per sopperire alla naturale deficienza della propria

produzione di quel paese e tener luogo di quelli che in tanta copia le vengono dai mari del Nord e dal Mar Nero pel Mediterraneo, e creder quindi che cotesti grani possano esser cagione determinante la scelta di uno piuttostochè di un altro passaggio delle Alpi Elvetiche, ci pare presunzione un po' troppo ardita.

Finalmente quanto ad Ancona e Bari, nel nostro opuscolo ci pare di aver detto abbastanza per provare che nè a Venezia, nè, molto meno, ad alcun altro porto dell'Adriatico può importare che si passino le Alpi Elvetiche piuttosto pel Septimer che pel Lukmanier (V. nota N. 4, in fine). E ciò basti anche a tranquillare la *Perseveranza* sul timore che il passo del Lukmanier possa compromettere eziandio gli interessi dei porti di Brindisi e di Taranto. Ai quali essa pronostica che il taglio dell'istmo di Suez darà *un'importanza commerciale per lo meno eguale a quella di Genova*, prendendo da qui argomento per rimproverarci di non aver fatto nemmeno un cenno dello sviluppo che recherà nel commercio e nella navigazione italiana il taglio dell'istmo di Suez. Ma su ciò, a nostra giustificazione, diremo essere abbastanza noto che noi abbiamo detto e scritto quel meglio che per noi si poteva per propugnar quella grand'opera e farne apprezzare gli immensi vantaggi che ne avrà tutto il mondo civile e specialmente l'Italia. Ma, lo confessiamo, non ci saremmo mai potuto immaginare che il passare le Alpi Elvetiche pel Septimer piuttostochè pel Lukmanier potesse avere una grande influenza su cotesti vantaggi per rispetto all'Italia. Navigli che, venuti dalla China, dall'Indostan, dalla Nuova Olanda e da tanti altri lidi dell' Oceania, dopo aver percorse migliaia e migliaia di leghe, sboccheranno pel bosforo di Suez nel Mediterraneo, può mai credersi che abbiano a sentir utile o

danno se le linee delle strade ferrate che si rannodano alla navigazione in questo o in quel porto, sieno volte verso l'uno o verso l'altro dei passi delle Alpi Elvetiche? Ed alla stessa valigia delle Indie — della quale pur si dee tener conto, ma che certo non è quella che decida del movimento commerciale dei porti che tocca — quando, afferrando ad un porto italiano, essa tenesse poi la via di Coira, che importerebbe l'andarvi pel Lukmanier o pel Septimer? L'influenza che avrà l'apertura del bosforo di Suez ci consiglia a fare ogni sforzo per aprire un passaggio attraverso codeste Alpi; e non ad ostinarci nel volere che si apra propriamente quello a cui si oppongono invincibili resistenze di ogni maniera. Onde anche da ciò si fa evidente come la *Perseveranza*, mancandole dati veramente pratici e sicuri, supplisca colla sua immaginazione attribuendo al passaggio del Septimer meravigliosi prodigi d'influenza sulla prosperità commerciale di tutta Italia.

La sovraccennata esplicita e positiva dichiarazione del Consiglio federale avrebbe potuto dispensarci dal confutar gli argomenti coi quali la *Perseveranza* vuol che si dia la preferenza al passo del Septimer sopra quello del Lukmanier, e ci avrebbe potuto indurre a tagliar corto dicendo che indubbiamente è migliore un passaggio delle Alpi che si può condurre a buon fine che un altro del quale si dee disperare. Ma ciò non abbiam fatto, perchè abbiam voluto dimostrare non esser vero che mancandoci affatto ragioni tecniche ed economiche, noi fondassimo esclusivamente il nostro assunto su ragioni politiche. E ci parve tanto più conveniente dimostrare a che si stringano, nel rispetto generale dell'utilità dell'Italia, di cui si fa tanto uso ed abuso, i vantati pregi del Septimer, quantochè saran forse molti che, sedotti dalle arrischiate parole della *Perseveranza* e de' suoi fautori, si persua-

dano doversi tenere in non cale la suddetta dichiarazione del Governo Svizzero; e sperino che la persistenza di chi vuole il Septimer ad ogni costo finirà per trionfare anche contro gli ostacoli politici.

E nel sostener tale proposito primeggia il corrispondente torinese della *Perseveranza* (dell'11 corr.), il quale in una sua lunga lettera censurando con modi men convenienti la Nota federale, chiama strana pretensione la dichiarazione con cui si vuole stabilire anticipatamente che non sarà accettata alcuna linea la quale non attraversi il Canton Ticino. E biasima le proposte del Consiglio federale, che egli interpreta a modo suo confondendo gli interessi generali del commercio — sui quali si può trattare con eguale diritto e con eguale ragione da ambe le parti — coi riguardi dovuti alla integrità e alla indipendenza di un paese libero. E quindi, con concetti assai più singolari che non sieno *singolari* quelle altre pretensioni che gli piace attribuire alla Nota federale, svisandone il senso, confonde il reciso rifiuto ad adottare una linea che non attraversi il Canton Ticino, colla intenzione del Governo centrale svizzero di voler trattare della preferenza da darsi al S. Gottardo sul Lukmanier; intenzione che traspira sì dalla Nota medesima, ma che è ben altra cosa che la irragionevole pretensione supposta in quel Governo di voler ciò che esso crede meglio a lui convenire mettendo in non cale gli interessi italiani ad onta dei sacrifizi a cui ha dichiarato esser disposto il nostro Governo. Mercè i quali sacrifizi noi non dubitiamo che la preferenza sarà data a quel passo delle Alpi Elvetiche occidentali che crediamo soddisfar meglio alla somma degli interessi dei due paesi. E questo passo è appunto il Lukmanier.

Senonchè faceva buon giuoco alla *Perseveranza* e ai

suoi amici dare ad intendere che la Svizzera si mostrasse così tenace ne'suoi propositi da potersi pronosticare che se essa riesca nel far valere il suo rifiuto del passaggio del Septimer, si ostinerà anche nello esigere che si preferisca il S. Gottardo al Lukmanier. Del che pare molto si compiacciano, preferendo essi forse che nulla si faccia o si faccia il men buono, quando loro non sia dato di veder trionfare quello che è l'ottimo nei loro pensieri.

Ci asterremo poi da ogni osservazione intorno alle lezioni di diritto costituzionale elvetico ed alle interpretazioni della legge sulle strade ferrate e sulle norme di strategia adottate dai Consigli militari della Svizzera, lezioni e interpretazioni date dalla *Perseveranza* e dal suo corrispondente, poichè ci sembra che basti una semplice lettura per debitamente giudicarle. Ma intanto sicura la *Perseveranza* e sicuri i suoi amici che il Consiglio federale non intende le leggi costitutive del proprio paese, e non ha in questa questione il favor popolare, incitano il pubblico milanese a perseverare lusingandolo che sia vicina una soluzione della questione, favorevole alle di lei mire.

Noi invece crediamo che il Consiglio federale intenda assai meglio, che non intendono la *Perseveranza* ed il suo corrispondente, la costituzione federale e le leggi fondamentali svizzere che regolano la materia di cui si tratta. E crediamo che la Nota federale incriminata nulla contenga di inconveniente e di esorbitante quando mette in avvertenza sovra intendimenti che non potrebbero in modo alcuno essere assecondati dalla Confederazione, e quando dichiara che il Consiglio federale è pronto a trattare sulle basi di un reciproco interesse. E se noi dobbiamo respingere e fermamente respingere le pretensioni di altri Stati che esigano da noi fatti a cui ripugna

la coscienza pubblica e che comprometterebbero la quiete interna del paese, per lo contrario devono essere da noi rispettati i giusti diritti e le suscettibilità di un paese libero ed indipendente, appunto perchè vogliamo sieno rispettati i nostri giusti diritti e le giuste nostre aspirazioni.

Stimiamo poi che, lungi dall'invelenire la questione eccitando, come fanno la *Perseveranza* e il suo corrispondente, il nostro Governo ad osteggiare il Governo svizzero e *a rispondergli nei debiti modi* nella supposizione che questo abbia offeso il *sentimento della nostra dignità nazionale*, convenga esortarlo a non far domande che lo esporrebbero ad una inevitabile repulsa, e confortarlo a sostenere invece con energia quelle proposte che pei sacrificii che ci imponiamo abbiam diritto di far prevalere, e che non sono meno vantaggiose alla Svizzera di quanto lo sieno a noi.

Le acri censure della *Perseveranza* adunque non fanno che convincerci sempre più che il respingere la conciliazione da noi proposta farà che sotto colore di giovare nella stessa misura a tutta Italia, si finisca per impedire l'esecuzione della grande opera meditata e quindi per deludere le speranze non solo di quelle provincie del Regno che possono maggiormente giovarsene ma sì ancora di tutte le altre. Imperciocchè, mentre da noi si contende, in altro luogo si lavora già in un'opera rivale; e se questa si compia prima che nulla siasi conchiuso dalla parte nostra, si renderà non solo sempre più difficile il riuscir nell' intento, ma si finirà forse per non poterlo raggiunger più mai.

Tale in breve è il dissenso che corre fra noi e la *Perseveranza*. Da qual parte sia il torto lo giudichino gli uomini imparziali. Che se per avventura dall' opinione

prevalente in alcune provincie d'Italia, sedotta da illusorie promesse e messa in apprensione da supposte offese alla dignità nazionale, non ci verrà ora fatta ragione, ragione ci verrà fatta, non ne dubitiamo, dal tempo.

Torino, li 20 luglio 1863.

NOTE

NOTA N. 1.

Quantunque i seguenti atti diplomatici siano stati pubblicati in molti giornali, stimiamo tuttavia opportuno riprodurli anche qui, perchè son documenti troppo importanti per la soluzione della questione di cui si tratta.

Il Governo Italiano in data 11 giugno faceva dal Ministro di S. M. a Berna comunicare al Consiglio Federale la seguente Nota verbale:

« Nel rapporto, che la maggioranza della Commissione delle strade ferrate ha presentato il 29 maggio al Gran Consiglio del Cantone Ticino circa le domande da concessioni per la costruzione delle strade ferrate nel Cantone, venne messo innanzi essere omai fuori di dubbio che la linea da Genova alle Alpi dovendo passare per Milano, dove viene pure a metter capo la rete dell'Italia Centrale, la principale arteria sarà esclusivamente quella che prenderà la direzione di Milano a Lugano-Bellinzona.

« Senza voler ricercare a qual fonte la prefata Commissione abbia tolto la convinzione enunciata nel suo rapporto, che cioè il problema del passaggio delle Alpi per facilitare lo spaccio del commercio italiano verso la Germania, sarebbe risolto dall'adottamento della linea che essa ha indicato, si crede dover far osservare che il Governo di S. M. il Re d'Italia, che è disposto a concorrere, col mezzo d'ingenti sussidii, all'apertura di questa importante comunicazione, non ha preso ancora alcuna determinazione definitiva in proposito. Sebbene la Commissione nominata nel 1860 dal Governo si sia pronunciata allora per la scelta del passaggio del Luco-

magno, nessuna risoluzione legislativa sino al presente è stata presa in questo senso. All' incontro la Camera dei deputati ha emesso il voto che prima di portare la questione avanti il Parlamento, si constatino i dati risultanti dai differenti studi, a cui hanno fatto procedere i corpi morali interessati per altri passaggi, lavoro che si trova in questo momento in corso d'esecuzione.

« Le risoluzioni che saranno prese dal Gran Consiglio del Ticino in punto alle domande di concessioni, che gli sono state presentate, dovendo essere sottoposte al Consiglio federale, il Governo di S. M. crede a proposito che codesta autorità sia istruita del vero stato delle cose a tale riguardo, affine d' impedire che una quistione tanto importante e che non può trovare la sua soluzione che in un accordo perfetto tra i due Governi, venga ad essere complicata e resa più difficile da false informazioni. »

E a questa Nota verbale il Consiglio federale faceva la seguente risposta in data del 2 luglio:

« All'occasione di un rapporto d'una maggioranza di Commissione che è stato presentato il 29 maggio p. p. al Gran Consiglio del Ticino sulle domande di concessione delle strade ferrate, S. E. il commendatore Jocteau, inviato straordinario e ministro plenipotenziario di S. M. il Re d' Italia, in nome del suo Governo, e con Nota verbale dell' 11 giugno, ha creduto dover richiamare l'attenzione del Consiglio federale sulla circostanza che, in ciò che concerne il passaggio delle Alpi, nulla vi ha ancora di deciso; che al contrario gli studi a questo subietto continuansi: che i diversi tracciati devono preliminarmente ad una decisione esser sottomessi al Parlamento italiano, e che sarebbe rincrescevole che per effetto di insufficienti informazioni venissero a sorgere delle complicazioni in un affare, che è della più alta importanza per i due Stati, e che non può trovare la sua soluzione, che in un accordo perfetto tra i due Governi.

« Ringraziando di tale comunicazione, il Consiglio federale deve richiamare, al punto di vista della forma che, a tenore della legislazione svizzera sulle strade ferrate, i Cantoni hanno bene il diritto di accordare concessioni di ferrovie, ma che queste concessioni, avanti di poter spiegare il loro effetto, devono essere sottomesse all' approvazione federale e che, quando si tratta di conchiudere o di eseguire dei trattati coll'estero, l'autorità federale è la sola competente per le negoziazioni, come per la ratifica definitiva.

« Quando adunque il Consiglio federale presenterà all'Assemblea federale delle proposte relative alle linee ferrate del Cantone Ticino, non mancherà di fare le riserve necessarie per poter dare intiera e leale esecuzione all' art. 8 del trattato conchiuso l'8 giugno 1851 colla Sardegna, esteso al Regno d'Italia dalle dichiarazioni 4 agosto e 10 settembre 1861.

« Il Consiglio federale divide intieramente le viste espresse in nome del Governo reale, cioè che l' importante questione del passaggio delle Alpi non potrebbe trovare la sua soluzione che in un accordo perfetto tra i due Governi. A quest'occasione egli si permetterà di esprimere il desiderio, che gli sia data conoscenza delle linee studiate e che si studiano, e sulle quali potrebbe portare la scelta il Governo italiano, affine di evitare che si impegni troppo avanti in una direzione che dovrebbe essere di primo slancio reietta dalla Svizzera, come, per esempio, se si trattasse d' una linea che non attraversasse il Cantone del Ticino.

« Il Consiglio federale non intende tuttavia con ciò di escludere la possibilità di altre linee fuori del trattato del 1851, e nell'interesse d'un'altra non minore parte della Svizzera. »

NOTA N. 2.

Sulla grande importanza che noi attribuiamo al commercio di Genova, la quale è un'immediata conseguenza dell'ampiezza e della felice posizione del suo porto tanto addentrato nel continente, ci fu fatta anche da altri censura, dicendo che abbiamo torto a voler persistere nella preferenza da darsi al passo del Lukmanier, appunto perchè la posizione di questo passo rispetto a Genova e ad altri porti del Mediterraneo, trarrebbe seco la conseguenza che il grande commercio di transito dal Mediterraneo alla Svizzera dovesse muover quasi tutto da Genova. Ora si dice: tutto quanto da Genova si parte per avviarsi oltre l'Appennino, deve superare il piano inclinato dei

Giovi, il quale per la sua grande ripidità presenta tali difficoltà ad essere rimontato e costringe a tanta suddivisione nei carichi delle merci, che l'esercizio ne è già lentissimo e si renderebbe presto inetto ad un aumento di movimento commerciale assai grande come sarà pur quello che terrà dietro all'apertura delle Alpi Elvetiche. Bisogna dunque, a dir loro, scegliere un altro passo delle Alpi al quale i porti italiani, quali essi siensi, possano spedire le loro mercanzie, sia pure per più lungo viaggio, senza aver uopo di passare per Genova e quindi pel piano inclinato dei Giovi. Potremmo rispondere brevemente che se fosse vero che Genova non abbia ad essere in caso di accrescer tanto il movimento sul passo dei Giovi, che da lei si parte, bisognerebbe dire che al commercio italiano non riuscirà mai concorrere sui mercati di Svizzera in competenza di Marsiglia, perchè abbiam già fatto vedere nel nostro opuscolo, che aperto pure il passo del Septimer, Livorno, porto del Mediterraneo che dopo Genova possa aspirare a tale concorso, non arriverà a Coira che con poco meno di 200 chil. di maggior viaggio. A che dunque varrà aver aperto il passo del Septimer? Non varrà per Genova, perchè si dice, il passo dei Giovi sopraccaricato già troppo dai convogli che da Genova si avviano all'Italia settentrionale ed all'Emilia, non le consentirà di mandar altri convogli per alla volta dei mercati di Svizzera. E non varrà per gli altri porti del Mediterraneo perchè i convogli che da essi partano ben avranno, coll'andar per altra via, evitato codesto ostacolo dei Giovi, ma mancherà loro pur sempre quella brevità di viaggio che sarebbe necessaria all'intento. Ed il passo del Septimer resterebbe così utile solo agli empori commerciali di terraferma o al commercio marittimo dell'Adriatico colla Svizzera. A queste assurde conseguenze si viene quando si discute senza conoscere i fatti e le circostanze da cui dipende il pronunciare un retto giudizio.

Crediamo perciò che non sarà fuor di proposito recar qui i dati necessari per mettere in chiaro anche questo punto della questione.

Fin da pochi anni dopo che, compiuta la ferrovia da Torino a Genova e da Alessandria per Novara ad Arona, si prevedeva il grande sviluppo che avrebbe preso il movimento

sul passo dei Giovi al compirsi di altre ferrovie o intraprese o di cui si attendeva più o men presto l'attuazione o la congiunzione, si cominciò a pensare alle conseguenze a cui le difficoltà di quel passo, non disconosciute da alcuno, avrebbero potuto condurre, recando ritardi gravi e gravi incagli al commercio di Genova. E noi stessi confessiamo essercene preoccupati, perchè per quanta importanza si potesse dare al sicuro provvedimento di moltiplicare il numero delle locomotive binate destinate al servizio dell'erto passo, tuttavolta la necessità di limitar grandemente il peso dei singoli convogli ordinari poteva accrescerne talmente il numero necessario per far montare una data quantità giornaliera di tonnellate, che, tenuto conto del tempo richiesto da ogni salita e da ogni discesa, fosse impossibile soddisfarvi. Ma noi non pensavamo certo che si avesse presto a manifestare questa insufficienza del piano inclinato dei Giovi, che bene era ad augurare per la prosperità del commercio di Genova, eppure prevedendola per un'epoca alquanto lontana, stavamo certi che altri provvedimenti sicurissimi eranvi per ovviare all'accennato inconveniente; giacchè oltre alla moltiplicazione delle macchine binate nell'intento di attaccarne più di una coppia ai più pesanti convogli, oltre alla fondata speranza di viemaggiormente perfezionare il sistema della trazione, ed oltre al ripiego di protrarre per tutta intera la notte il servizio della piccola velocità, le condizioni speciali topografiche dei luoghi consentivano un sovrano compenso che avrebbe fornito il modo di provvedere al movimento commerciale transappenninico di Genova con quanta larghezza mai si avesse potuto desiderare.

E per convincere che le nostre previsioni erano giuste, andremo anzitutto notando il progresso fatto dal transito sul passo dei Giovi negli ultimi sei anni.

Nell'anno 1858, cioè prima che scoppiasse la guerra, alla quale tennero dietro i cambiamenti politici che di tanto accrebbero la estensione del Regno e lo sviluppo del commercio di Genova, per il piano inclinato dei Giovi passarono a grande e a piccola velocità in salita tonnellate 213,000
in discesa » 71,000

Totale tonnellate 284,000

Non abbiamo per l'anno 1859 alcun dato, ma se pur lo avessimo, non si potrebbe farvi sopra alcun conto, perchè fu anno in tutti i rispetti eccezionale.

Nell' anno 1860 passarono a piccola velocità

in salita	tonnellate	234,000
in discesa	»	124,000
Totale	tonnellate	358,000

Qui però dobbiamo avvertire che le allegate quantità di tonnellate trasportate negli anni 1858, 1860, 1861 non comprendono che le merci paganti, perchè per codesti anni non ci è stato ancor dato ottenere la quantità di quelle che transitano sulla via ferrata dello Stato senza pagamento, quali sono tutti i generi appartenenti alle finanze, come sali, tabacchi ecc., e le materie per uso della Amministrazione, come combustibili di ogni specie, materiali di ricambio in ferramenta ed in legname, macchine, ecc.; della grande quantità dei quali generi si può farsi un'idea alla sola enunciazione delle qualità loro.

Per l'anno 1862 però abbiam potuto aver fin d'ora la misura del trasporto sul piano inclinato dei Giovi per il complesso di tutti i generi tanto paganti quanto non paganti, che ci dà:

Per l'ascesa	tonn.	443,000
E per la discesa . . .	»	159,000
Totale	Tonn.	602,000

Ed è evidente che la grande differenza in confronto del 1861, di tonn. 166,000 dipende quasi interamente dall'essere in uno degli anni escluso, e nell'altro messo in conto il suddetto trasporto dei generi non paganti; poichè si può con fondamento ritenere che dal 1861 al 1862 se vi fu un nuovo progresso nello sviluppo del commercio genovese transappenninico, esso non fu di molta entità.

Ora esamineremo con quali mezzi sia stato eseguito codesto pure assai grande trasporto sul piano inclinato dei Giovi nel 1862, per riconoscere se e di quanto aumento esso sia suscettibile usando soltanto i mezzi attuali, o a quali altri mezzi convenga ricorrere per potervi far fronte.

Attualmente il servizio sul piano inclinato dei Giovi è esercitato da 13 macchine locomotive binate, 10 delle quali sono del primitivo sistema a quattro ruote, 3 del miglior sistema introdotto poscia a sei ruote. Colle prime non può trainarsi sul piano inclinato, senonchè un peso netto di 65 tonnellate, e colle seconde si traina invece un peso di 73 tonnellate. Il trasporto ragguagliato competente a tutte le 13 macchine sarà dunque di tonnellate 67.

Nell'orario del 1862 è stabilito un servizio di 21 convogli ascendenti e di altrettanti discendenti, in tutto 42; ai quali aggiungendo gli otto convogli di andata e ritorno pei viaggiatori, si hanno 50 percorrenze giornaliere del passo dei Giovi, le quali si poterono e si possono eseguire senza difficoltà dalle 4. 50 antimeridiane alle 12. 20 pomeridiane secondo che porta l'orario, cioè in ore 19 30, e ciò può farsi quantunque si ritenga necessario il tempo di mezz'ora tanto per l'ascesa come per la discesa di ogni convoglio, e quantunque l'ordine preciso di servizio porti che un convoglio non possa partire da una stazione che dopo giunto l' avviso telegrafico dell'arrivo nell'altra stazione del convoglio precedente, e ciò, diciamo, può farsi perchè la via essendo a due binari, comporta che vi possa essere contemporaneità fra i convogli che ascendono e quelli che discendono.

Prendendo a considerare il movimento ascendente, che è certamente quello che esige il più grave servizio per l'enorme differenza che passa fra la quantità delle merci che parte da Genova e quella che vi recapita, troveremo che nel 1862 il trasporto ragguagliato giornaliero in ascesa sarebbe stato di tonnellate 1213, al quale sarebbero più che sufficienti i 21 convogli, che a ragione del trasporto ragguagliato di 67 tonnellate, darebbero un trasporto giornaliero di tonnellate 1407. Ma è da notare esser lungi che il movimento annuo del commercio si distribuisca uniformemente su tutti i giorni. Vi sono anzi stagioni in cui non solo viene opportuno il maggior carico di cui sono capaci i 21 convogli, ma che si domanda un trasporto in ascesa molto maggiore del ragguagliato giornaliero; al che però si provvede col raddoppiare nei convogli il numero dei vagoni ed aggiungendovi una seconda locomotiva binata.

Che se malgrado ciò il movimento crescerà a tal segno che colle ore 19 30 della durata del servizio attuale non si possa più sopperirvi, si potrà, aumentando quanto occorre il personale ed aumentando eziandio il numero delle locomotive binate, prolungare l' esercizio durante tutta la notte, e se ne avrà così la possibilità di aumentare sino al numero di 6 i convogli tanto di ascesa quanto di discesa, ed in ragione delle 67 tonnellate per convoglio se ne avrà un aumento giornaliero in ascesa di tonnellate 400, che risponde ad un aumento annuo di tonnellate 146,000 per l'ascesa; e prossimativamente di tonnellate 53,000 per la discesa, tenendo ragione dal rapporto che si è riconosciuto nello stesso 1862 fra le merci ascendenti e le discendenti. In complesso adunque estendendo a tutta la notte l'esercizio, si potrà servire ad un maggiore movimento complessivo di 199,000 tonnellate e per rotondità di 200,000 tonnellate all'anno. Dal che si vede che coi mezzi di servizio impiegati attualmente, e soltanto con un conveniente aumento del personale e del numero delle attuali macchine binate, il movimento commerciale transappenninico del porto di Genova potrebbe senza inconvenienti montare sino a 800,000 tonnellate all'anno.

Ora cerchiamo di quanto l'apertura di un passo delle Alpi elvetiche potrebbe aumentare codesto movimento sul piano inclinato dei Giovi.

La Commissione governativa del 1860, con gran dettaglio di calcolo per valutare le spese e gli introiti probabili dello esercizio sulla linea alpina (come si può vedere nel volume degli *Atti* pubblicati dal Governo), si è attenuta alla supposizione che tra merci a piccola e merci a grande velocità, eccettuati affatto i viaggiatori, vi sia sulla linea alpina un giornaliero trasporto di 462 tonnellate, delle quali assegnava metà allo scambio internazionale e metà al transito. E per render più sicure le nostre deduzioni, facendo l'esagerata supposizione che il trasporto per transito proceda pur tutto da Genova, e quindi debba valicare il passo dei Giovi, ne dedurremo che l'apertura della ferrovia italo-svizzera darà un aumento di transito sul passo medesimo di 231 tonnellate al giorno, ossia in un anno di 84,315 tonnellate, che non è nemmeno la metà di quel maggior movimento a cui si può

sopperire estendendo, come abbiam detto, a tutta la notte il servizio del piano inclinato dei Giovi.

Vedesi dunque che il passo dei Giovi è lungi dal non potere prestarsi convenientemente e senza alcuna difficoltà di esercizio, oltrecchè all'attuale movimento, a quell'incremento che se ne avrà colla ferrovia italo-svizzera.

Se non che, non solo ammettiamo di buon grado, ma speriamo anzi che si verifichi che il movimento commerciale di Genova abbia ad avere un incremento di gran lunga maggiore di quello sul quale abbiamo calcolato fin qui, portando tal movimento dalle 600,000 tonnellate, già di fatto transitate sul passo dei Giovi nell'anno 1862, alle tonnellate 800,000; perchè in primo luogo, aperto il passo delle Alpi Elvetiche e compiuta la linea ferroviaria da Genova al Lago di Costanza, il movimento commerciale colla Svizzera e coi paesi germanici da quella parte, prenderà un'attività maggiore della preavvisata; in secondo luogo perchè notevolissimo sarà pure il movimento commerciale dal Mediterraneo per il passo del Brennero verso gli Stati centrali ed orientali della Confederazione germanica e sino al Baltico e viceversa; in terzo luogo perchè il traffico del porto di Genova riceverà più o men presto un grande incremento dallo estendersi del Regno italiano alle provincie venete; in quarto luogo perchè il compimento della ferrovia litorale chiamerà sopra di questa e da essa farà muovere un importante traffico transapenninico passando per la stazione centrale di Genova; in quinto luogo, finalmente, perchè ad accrescere il movimento commerciale di Genova in qualsivoglia direzione e verso qualisiénsi empori nazionali ed esteri, grande influenza avrà l'apertura dell'Istmo di Suez.

E tanto siam convinti dell'effetto che avranno le circostanze ora considerate, che non esiteremo a concedere che possa venire in brevi anni la necessità di fare che il passo dei Giovi abbia a soggiacere ad un movimento fra andata e ritorno di oltre un milione di tonnellate, e che esso debba andare crescendo fin oltre ad un milione e mezzo ed ancor più.

Ora ben riconosciamo che un così grande movimento sarebbe indubbiamente incomportabile per il passo dei Giovi. Ma innanzi tutto il possibile trasporto coi mezzi attuali di trazione, da noi valutato in 800,000 tonnellate all'anno, può

notevolmente aumentarsi col solo miglioramento di tali mezzi, e propriamente sostituendo alle attuali macchine binate, le macchine sistema Beugniot.

Queste macchine sono ad otto ruote accoppiate e con assi non propriamente snodati, ma suscettibili di uno spostamento laterale che permette loro, conservando il parallelismo, di far che le ruote possano accomodarsi alla curvatura che hanno le ruotaie nelle curve, il che si ottiene col mettersi che fanno gli assi stessi alcun poco fuori della direzione normale senza però che la maggior distanza fra le ruotaie misurata su questa direzione sia mai tale che superi quella libertà di movimento di fianco che è concessa alle ruote senza sviare.

Le macchine Beugniot sperimentate replicatamente sul passo dei Giovi diedero ottimi risultati. I sei convogli trainati da una di esse sul piano inclinato dei Giovi da Pontedecimo a Busalla nel giorno 22 agosto 1862, furono caricati con pesi che variarono dalle 90 alle 108 tonnellate. Nel dì seguente si cominciò dal far trainare un peso di 105 tonnellate, e si finì con un quinto convoglio che ne trainò 121. In tutte queste esperienze le macchine hanno agito senza alcuno straordinario sforzo, e sono arrivate alla sommità del piano inclinato mantenendo tuttavia una pressione che avrebbe loro permesso di continuare il cammino; onde nel ragguaglio dato dall'ingegnere regio Borgnini, delegato dall'Amministrazione dello Stato ad assistere a questi sperimenti, e che redigette, egli stesso, il prospetto dei risultati ottenuti colle dette sperienze, si conchiude, che — col tempo secco che regnava nei giorni delle sperienze, e mercè il quale l'aderenza delle ruote fu circa di 1[7 sulla salita del 35 per 00[00, e non vi ebbe alcuno scivolamento delle ruote — si può ritenere che il carico di 121 tonnellate potrebbe essere il carico normale sulla tratta fra Pontedecimo e Busalla.

Noi però volendo pure tener conto dei casi d'imperversar delle stagioni e di ghiaccio, benchè non frequenti a cagione della ottima esposizione del piano inclinato dei Giovi, e di altre circostanze, fra le quali quella che non si abbiano a trainare tutti i convogli a pieno carico, vogliamo ammettere che questo riducasi ragguagliatamente a 100 tonnellate, per stare nei limiti i più ristretti, in luogo delle 67 tonnellate che sono la

misura del trasporto ragguagliato colle macchine binate attuali. Facendo dunque tal mutamento nelle locomotive — che non importerà certo spesa sproporzionata al grande vantaggio che se ne avrà, tanto più che le binate locomotive potranno, disgiunte, acconciarsi al servizio ordinario di altre linee — si potrà portare il movimento attuale del passo dei Giovi, anche senza estendere l'esercizio a tutta la notte, dalle 602,000 tonnellate alle 900,000 all'anno. Che se si volesse protrarre il servizio anche a tutta la notte, si avrà facoltà di trasportare 1,200,000 tonnellate.

Che se poi il movimento andrà crescendo oltre a queste misure, come noi siamo inclinati a credere fermamente che avverrà quando si verificheranno le circostanze suddette e quando verranno tempi più propizi alla prosperità del commercio, evvi quel sovrano compenso, di cui abbiamo già fatto cenno, col quale provvedere con quanta larghezza mai si possa desiderare ad un compiuto e facile servizio del passo appenninico fra Genova e Busalla.

Chi conosce le località, o chi, anche non conoscendole punto, è per altro bene informato delle discussioni lunghissime e degli studi molteplici cui diede occasione il passo dei Giovi, sa bene come accosto a questo passo un altro se ne presenti, che da molti sarebbe stato preferito, e che se fu escluso lo fu perchè i fautori della linea brevissima che offriva il passo dei Giovi allegarono difficoltà straordinarie, che, lo confessiamo, un'ispezione locale ci convinse non esser punto tali, anzi non esser che delle comuni fra quelle che s'incontrano nel valicare altissime catene di monti.

Codesto secondo passo si trova rimontando da Busalla la Scrivia sino alquanto più in su di Savignone, che si lascierebbe a sinistra, e salendo le pendici dell'Appennino per traforarlo a conveniente altezza con una galleria più breve di quella dei Giovi; si scenderebbe quindi nella valle della Zecca che si seguirebbe ora a destra ora a sinistra sin verso al suo sbocco in Polcevera presso la stazione di Bolzaneto.

Questa linea tracciata convenientemente e con tale sviluppo da raggiungere la lunghezza di chil. 18 e con una pendenza ragguagliata del 20 per mille, offre l'opportunità grande di poter condurre un secondo ramo di ferrovia attraverso l'Appen-

nino; circostanza specialissima e forse unica quando si guardi alla brevità del nuovo tratto da costruire, alle moderate pendenze e al corto traforo della montagna. Quanto alla spesa, non crediamo che essa potesse arrivare a più che 7 od 8 milioni pure volendo che la strada sia costrutta a doppio binario. La qual somma non potrà certo riguardarsi come eccessiva e non compensata largamente dal soddisfacimento del fine a cui mira. Trattasi infatti di provvedere ad un trasporto di mercanzie eccedenti quella quantità che possa transitare pel piano inclinato dei Giovi e che da quanto si disse risulta poter forse giungere dalle 300 alle 600 mila tonnellate, per non prolungar l'esercizio durante la notte conservando invece l'orario attuale. Ed il prodotto che può aversi da tanto transito di merci — alle quali si farà pagare una conveniente tassa eguale per tutta la percorrenza da Busalla a Pontedecimo e viceversa, sia che si tenga la via dell'uno, sia che si tenga la via dell'altro dei due passaggi appenninici, onde possa stare in arbitrio dell'amministrazione il far seguire ai convogli l'una piuttostochè l'altra delle due vie — tale prodotto, diciamo, sarà già di per sè assai notevole; ma più ancora notevole sarà l'aumento di rendita che se ne avrà sulle linee di ferrovie che vanno in continuazione dei passaggi suddetti, e sulle quali si sarà potuto mantenere un tanto aumento di transito.

Ci par dunque abbastanza bene dimostrato essere affatto infondato il timore che si vuol far sorgere sulla possibilità che il porto di Genova trovi nel passar l'Appennino un ostacolo che gli impedisca di rifornire quei mercati d'Italia e di oltrealpe sui quali può concorrere con vantaggio più che altri porti del Mediterraneo.

Ed i fatti esposti fin qui, lasciando pur da parte ogni previsione sull'avvenire del porto di Genova, faranno vedere con quanta leggerezza e con quanta insipienza ne parli la *Perseveranza*, quando dice che i porti di Brindisi e di Taranto, aperto l'istmo di Suez, acquisteranno « un'importanza « commerciale *per lo meno eguale* a quella di Genova. » Per lo meno eguale?! quasicchè il solo movimento transapenninico attuale di Genova, che abbiam veduto arrivar già a 600,000 tonnellate, ossia a 6 milioni di quintali metrici,

fosse una bagatella! e quasicchè quelle vicende che influiranno sulla prosperità dei porti di Brindisi e di Taranto non abbiano ad aumentare anche la potenza e la sfera d'azione del commercio di Genova!

Ma la *Perseveranza* ha voluto farci un grave rimprovero dicendoci che noi non vediamo in Italia altra città che Genova. Al quale rimprovero risponderemo: che ben si vede ad occhio nudo la grande importanza che hanno, oltre Genova, alcune delle nostre città, anche considerate come empori commerciali; ma per altre città a cui la *Perseveranza* vorrebbe che si pensasse non meno che a Genova, stimiamo che, per vederne l'importanza sia necessario guardarle col microscopio.

NOTA N. 3.

Fra le censure che ci furono fatte sul nostro opuscolo fu quella di aver messo troppo in non cale gli interessi del porto di Livorno. Anche qui ripeteremo ciò che abbiam detto a proposito del passaggio del Septimer, cioè che crediamo che col dire francamente la verità e col far cessare illusioni che possono avere conseguenze funeste, anzichè far danno, si giova specialmente a coloro che di codeste illusioni si pascevano. Noi abbiam dimostrato che è vano andar cercando qual passo delle Alpi Elvetiche abbia più o meno bene a convenire allo scopo di fare che il porto di Livorno possa insieme con quello di Genova lottare sui mercati della Svizzera orientale e della vicina Germania contro il porto di Marsiglia. Ed abbiamo anche dimostrato che il passaggio del Brennero non può, nella condizione attuale delle cose, giovar molto, neppur esso, al commercio di Livorno, perciocchè, costrutto pure il ponte sul Po a Lagoscuro la distanza da Verona (che si può considerare il punto da cui muovono tutti i convogli che scendono dal Brennero per volgere sia a Genova, sia a Livorno) al porto di Genova per Brescia, Cremona, Piacenza, Voghera e Novi, risulta di chilom. 302, mentre la distanza della ferrovia, che da Verona stessa per Padova, Rovigo, Ponte

di Lagoscuro va a Bologna e da Bologna per Pistoia e Lucca andrà presto a Livorno, raggiunge i 380 chilometri. Per la qual cosa il secondo di detti porti è non meno di 78 chilometri più lontano dal Brennero di quello che lo sia il primo.

Ma questo vantaggio dell'uno sull'altro porto si annullerebbe, e i due maggiori nostri porti del Mediterraneo, che possono chiamare a sè il movimento della Germania e stabilire per il passo del Brennero una corrente commerciale fra il Mediterraneo ed il Baltico, ne profitterebbero con eguale prospettiva di felice esito, se alla rete attuale delle ferrovie italiane si aggiungesse la linea che da Sarzana, varcato l'Appennino pel passo di Pontremoli, scende per la valle del Taro a Parma, e la si prolungasse da Parma per Colorno a Casalmaggiore con un nuovo ponte quivi costrutto sul Po, donde la si conducesse a Mantova a rannodarsi appunto con quella che vien da Verona in continuazione della gran linea alpina del Brennero.

Infatti allora la distanza da Verona a Livorno sarebbe come segue:

Da Livorno a Sarzana	Chil.	77
» Sarzana a Parma	»	128
» Parma per Colorno a Casalmaggiore	»	24
» Casalmaggiore a Mantova . . .	»	38
» Mantova a Verona	»	35
Totale chilometri		302

cioè precisamente eguale a quella che corre fra Verona e Genova.

NOTA N. 4.

Ci fu anche fatto l'appunto da alcuno dei nostri compaesani della Venezia, aver noi trattato troppo leggermente gli interessi di quella infelice città, non mettendo a calcolo fra i pregi del passo del Septimer la più breve via che esso procurerebbe al suo porto per arrivare sui mercati della Svizzera. Ma non avremmo che a ripetere gli argomenti coi quali abbiamo nell'opuscolo provato che Venezia, porto dell'Adriatico, non teme sui detti mercati le rivalità che ben hanno a temervi i porti del Mediterraneo. Se non che ci sembra che ora si faccia così evidente quanto inconsulto sia il persistere nello intendimento di voler aperto il passo suddetto che stimiamo superflua ogni ulteriore dichiarazione in proposito.

E risponderemo piuttosto qualche parola a coloro che ci appuntano di poco amore alla patria nostra perchè abbiamo proclamato come utilissimo al commercio di Italia il passo del Brennero, e abbiam detto che esso apre al commercio di Venezia per attraverso la Germania centrale la più breve linea di comunicazione fra il Mare del Nord e l'Adriatico, sostenendo pur sempre che nemmeno per questa via può Venezia aver rivali. Credono essi invece che l'Austria nell'aprire il passo del Brennero se giovò al commercio di Venezia, intendeva però giovare ad un tempo a quello di Trieste; e ne traggono argomento dall'essere stata fatta la concessione di un ramo di ferrovia che staccandosi a Marburgo dalla grande linea Vienna-Trieste volge per Klagenfurt (sino al qual punto è già sin d'ora compiuta) alla città di Villach, e che è destinato a prolungarsi su per la Pusterthall per Lienz e Inniken, sino alle origini della Drava, donde, valicata per Bruneken la catena montuosa che separa la valle della Drava da quella dell'Eisac, scenderà a Brixen per volger quindi al passo del Brennero. E credono che per questa via Trieste possa rivaleggiare con Venezia nel rispetto del commercio che traversa il passo suddetto. Ma basterà la indicazione precisa delle distanze per dimostrare quanto sia grave l'errore in cui versano codesti statisti che non avvertono che la or descritta ferrovia

è meditata negli intenti strategici e non punto nei commerciali, nei quali non ha altra importanza se non quella locale delle città che tocca.

Ecco il confronto di codeste distanze:

Da Trieste a Marburg . . .	chil.	300	
» Marburg per Klagenfurt a Villach	»	166	
» Villach per Lienz ed Innichen a Brixen	»	180	
» Brixen pel passo del Brennero ad Innsbruck	»	110	
Da Trieste per la Pusterthall e pel Brennero ad Innsbruck	chil.		756
Da Venezia a Verona . . .	»	110	
» Verona a Bolzano . . .	»	147	
» Bolzano pel Brennero ad Innsbruck	»	140	
Da Venezia ad Innsbruck . . .	chil.		397
Che è quanto dire essere Trieste da Innsbruck per il passo del Brennero chilometri . . . . più lontano che non è Venezia.			359

Ed osserveremo di più che non essendovi da Trieste a Mestre per la via ferrata di Nebresina, Udine e Treviso se non che chilometri 195, per andare da Trieste ad Innsbruck passando pel Brennero la via più breve sarà quella per Mestre, Verona e Trento, la quale non raggiunge che i chilometri 585, cioè 171 chilometri meno di quella che per Marburg rimonta la Pusterthall.