

SUPPLEMENTO

al Numero 170 del GIORNALE DI PADOVA

Discorso tenuto dal deputato BREDÀ alla Camera Legislativa nella tornata del 15 giugno corrente

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: convenzione per la costruzione di un tronco di ferrovia da Udine a Pontebba.

Nicotera. Domando la parola per una proposta sospensiva.

Presidente. La discussione generale è aperta. Il primo iscritto a parlare contro è l'onorevole Breda.

Nicotera. Ho domandato la parola per una proposta sospensiva.

Presidente. Ella avrà la parola al suo turno. Come ella sa, la sospensiva ha solo la precedenza nella votazione. Adesso siamo alla discussione generale.

L'onorevole Breda ha la parola.

Breda. In certe questioni quando si ha molto tempo innanzi e seppure uno appartiene ad una piccola minoranza può quando abbia buone ragioni da addurre, sperare di trasfondere nei colleghi le proprie opinioni od ottenere che modificchino le loro. Ma nella questione, che ci è quasi direi improvvisamente sottoposta e della quale oggi trattiamo, mentre già comincia la febbre di ritornare alle proprie case dopo una lunga Sessione, non si può ragionevolmente sperare in una discussione seria, tranquilla e profonda, in modo che ognuno si formi un esatto concetto del vero stato delle cose, ed è spiacevole che tale discussione importantissima avvenga in simili condizioni.

Ma, posto nel bivio, o di lasciar votare senz'altro la legge, o di parlare anche colla certezza di non trasfondere negli altri le mie convinzioni, io, per la dignità stessa della Camera, credo convenga meglio il secondo partito; chè se non si potranno convenientemente svilupparle, si potranno almeno accennare le ragioni che militano contro questo progetto di legge.

Essendo mia abitudine d'invitare di tratto in tratto ai miei elettori il resoconto dei lavori parlamentari, il 2 settembre 1867 stamperia le seguenti parole:

«Sui due tronchi di ferrovia che più direttamente possono interessarci della Pontebba l'uno, e da Venezia a Trento l'altro, da molti si discorre, ma, bisogna pure che io lo dica, dalla più parte a cacciaccio. Pel primo, avanti di ogni altra cosa, bisogna vedere se la linea Gorizia-Villacco pel Predil verrà o no sul territorio attualmente austriaco, e con danari austriaci costruita, quando (come dovremmo fare) noi ritardassimo a decidersi su quella della Pontebba; giacchè in tal caso colla costruzione del corto e facilissimo tronco Udine-Caporetto, il percorso tra Udine e Villacco sarebbe minore di quello che avremmo colla linea della Pontebba, e non incontreremmo gli enormi sacrifici ai quali dovremmo sobbarcarci per la costruzione di questa costosissima linea. Le spiegazioni di dettaglio, che anche i profani dell'arte renderanno convinti della verità del mio asserto, le darò quando la questione verrà posta sul tappeto per risolverla.»

E poi, quando nel 1868 e precisamente il 20 giugno, la deputazione provinciale di Venezia ebbe il gentile pensiero di scegliere me tra i vari colleghi della deputazione veneta, per patrocinare la causa della Pontebba, io naturalmente ho declinato l'onorevole incarico, adducendo all'incirca le ragioni che sto per esporre adesso innanzi alla Camera.

I miei convincimenti, o signori, sono adunque d'antica data, e sono indipendenti affatto dalla concessione attuale su cui io non intendo discutere. Colgo anzi volentieri quest'occasione per dichiarare che per parte mia, dal momento che il Governo non ha creduto conveniente di proporre la costruzione, per conto proprio, di questa strada come si fa in Calabria ed in Sicilia, credo che il sistema della concessione da lui prescelto sia buono e credo che abbia fatto bene trattando colla Banca generale di Roma, come credo che constandomi in modo positivo che ne venne assunta la esecuzione della Banca Lombarda di costruzione, la Banca generale di Roma, ha fatto benissimo affidandogliela, perchè nomi simili a quello del presidente di quella Banca ispirano la più alta fiducia riguardo alla leale esecuzione dei patti, e al lodevole compimento delle opere. Io intendo solamente parlare sulla massima se si debba o no costruire la strada della Pontebba a totali spese nostre.

Le spese per qualsiasi lavoro debbono essere sostenute da quello al quale tale lavoro torna proficuo, e quando in un lavoro più di uno siano gli interessati, le spese debbono essere sopportate in proporzione del vantaggio che dall'esecuzione di esso questi interessati rispettivamente ne risentono. (Interruzione del deputato Casaretto) L'onorevole Casaretto mi dice: diffatti abbiamo fatto così pel Gottardo.

Ed ha ragione.

Si è infatti pel Gottardo cominciato a mettersi d'accordo con tutti gli Stati interessati e poi si è venuti alla Camera a dire: ecco l'accordo che abbiamo fatto, la strada costa tanto, ed a noi spetta dar tanto. Qui invece non si è proceduto così come parmi si dovesse, anzi in un modo affatto diverso il quale perdonatemi non mi sembra molto logico.

Io convengo coll'onorevole relatore della Commissione, l'onorevole Bucchia, che fu già mio professore all'Università di Padova, io convengo con lui, dico, su tutti i calcoli dei risparmi di percorrenza che abbiamo tra l'Italia e la Germania orientale. Non sono

però d'accordo con lui nelle conseguenze che ne deduce. Egli crede che i vantaggi siano tutti per l'Italia, ed io francamente lo nego, e spero di provarlo.

Prima di tutto, e se vogliamo considerare lo scambio dei prodotti tra i due paesi, è certo che il vantaggio è reciproco, perchè noi potremo inviare i nostri prodotti nella Germania orientale e ricevere i suoi a migliori patti quando abbiamo abbreviate le distanze. I vantaggi, dunque, per quanto riguarda lo scambio dei prodotti, sono equipollenti. Ma se noi consideriamo i vantaggi che deriveranno dal transito, credo che l'Austria abbia più interesse di noi nella costruzione della linea della Pontebba.

Diffatti Trieste è il punto più addentro a terra rivolto alla Germania orientale che ci sia nell'Adriatico: ed evidentemente, costando il trasporto per acqua meno di quello per terra, Trieste è destinata a raccogliere la massima parte dei prodotti che, da qualsiasi parte del mondo, e dal Levante specialmente, sono diretti per via di mare alla Germania orientale; questi prodotti sceglieranno quel porto a preferenza di quelli di Ancona, di Venezia, o di qualunque altro porto italiano.

L'onorevole relatore dice che sarà *pingue la parte* che avremo noi in questo transito. Io credo invece che *pingue* sarà la parte che per la sua giacitura avrà Trieste, e ciò indipendentemente anche dall'attività commerciale di quella piazza, perchè giova sperare che una maggiore attività commerciale si svilupperà un giorno anche a Venezia.

Ma da un altro punto di vista pure bisogna considerare la questione del passaggio della Pontebba. Oggi Trieste, per poter portare le merci della Germania centrale, deve fare un lungo giro, deve cioè, per servirsi del Brennero, passare per Udine, Treviso, Mestre, Padova, Verona. In quel giorno, in cui sarà costruita la strada della Pontebba, Trieste andrà a Franzen-Feste per Villacco e Bruneccen.

Sapete voi, o signori, quali sono le conseguenze di questo fatto? Se me lo permettete, ve lo dico subito avendo qui un prospetto di tutte le distanze dei principali porti italiani dell'alta e media Italia da quella località.

Attualmente da Venezia a Franzen-Feste abbiamo chilom. 318; da Genova oggi ne abbiamo 803. Dico oggi, perchè c'è una strada in costruzione, quella da Cremona a Mantova (conceduta alla stessa Banca generale di Roma), la quale sarà compiuta entro l'anno venturo, cioè prima che sia in esercizio quella della Pontebba, e che ridurrà la distanza fra Genova e Franzen-Feste a 475 chilometri, che prendo quindi a base del mio calcolo. Da Livorno a Franzen-Feste vi sono 511 chilometri (supponendo finita la strada Modena-Mantova, che si sta già armando); da Trieste ve ne sono 519, e da Ancona 534.

Dunque, signori, oggi Venezia ha un vantaggio sopra Trieste di 201 chilometri, Genova lo ha di 44, Livorno di 8, Ancona ha uno svantaggio di soli 15 chilometri. Cosicchè si può ritenere che Ancona, Livorno e Trieste siano nelle stesse condizioni, mentre Genova avrebbe su Trieste un vantaggio di 44 chilometri e Venezia di 201.

Cosa nascerà, quando sia costruita la strada della Pontebba? Trieste sarà distante da Franzen-Feste 407 chilometri. Dunque Venezia resta col vantaggio di 89 chilometri, Genova in perdita di 68, Livorno di 104 ed Ancona di 127.

Nè questo è il solo danno che ne risentiremo, poichè le nostre ferrovie del Veneto perderanno anche il prodotto proveniente dal transito attuale delle merci che da Trieste sono dirette, nella Germania centrale.

Nè crediate, o signori, per questo che io sia di coloro i quali intendono di mettere intralci alla costruzione di quelle strade che valgono a far sì che le varie città e porti usufruiscano meglio della loro posizione geografica. Tutt'altro. Quello che intendo io è che gli interessati si procurino questi vantaggi a proprie spese. Non mi pare ragionevole cioè che noi facciamo da soli delle spese che principalmente non servono a noi.

Il sin qui detto dovrebbe bastare, spero, per persuadere gli onorevoli colleghi della necessità che l'Italia s'intenda con l'Austria a proposito della costruzione di questa strada. Diffatti, o signori, il trattato di commercio che abbiamo con quello Stato, in un articolo addizionale al 5º della convenzione postale dice così: «Le parti contraenti si obbligano reciprocamente a favorire ed a concedere nel rispettivo territorio la costruzione di quei tratti di ferrovia che servissero alla congiunzione diretta delle linee italiane colle austriache e viceversa, le quali fossero dall'una delle due potenze concesse e costruite fino al confine presso Primolano da una parte, e fino al confine del Friuli a Pontebba dall'altra, a patto però che la concessione non porti oneri alle finanze e salvo a determinare d'accordo l'andamento generale ed i punti di congiunzione colle ferrovie esistenti nei due Stati.»

E l'articolo 9 della convenzione che ci è ora presentata dice:

«Il Governo italiano promette di adoperarsi presso il Governo austro-ungarico acciò, in applicazione dei trattati fra i due Governi, sia autorizzata la prosecuzione della ferrovia del confine Pontebba a Tarvis, per ivi operare la congiunzione delle due reti.»

Dunque mi pare, o signori, che una semplice raccomandazione

da me presentata al Comitato privato, perchè la Giunta sentisse in proposito il ministro degli affari esteri, non fosse fuori di luogo. Mi permetto di citarvela, poichè non so per qual motivo (tanto essa era modesta) non sia stata presa in considerazione:

«Il sottoscritto raccomanda alla Giunta di chiamare il ministro degli affari esteri nel suo seno, onde sentire da lui quali pratiche furono fatte coll'Austria in proposito delle strade ferrate della Pontebba e del Predil, e, se possiamo nutrire la speranza che, quando siasi da noi votata la costruzione della Pontebba, l'Austria rinunci alla costruzione del Predil.»

Mi pare che meno di così io non potessi chiedere.

E come va che, mentre nessuno nel Comitato si oppose o parlò contro questa mia raccomandazione, la Giunta non ne ha tenuto poi nessun calcolo? Non è forse nelle consuetudini parlamentari che tutte le Giunte chiamino nel loro seno i ministri per essere illuminate sopra il vero stato delle cose? non è necessario che noi trattiamo con l'Austria per questa strada? E non lo dice la stessa convenzione? E, dirò anche di più, non se n'è di già trattato?

E di questa mia asserzione ne ho la prova. È il ministro Cantelli che scrive una lettera al prefetto di Venezia. Essa porta la data del 20 giugno 1868 (precisamente il giorno in cui quella deputazione provinciale scriveva a me). Ecco ciò che dice il ministro: «Nell'assicurare la S. V. Illustrissima che il Governo del Re non ha mancato, nè manca per mezzo della legazione a Vienna di far presenti al Governo austriaco le ragioni che in favore della linea di Pontebba possono desumersi dal vigente trattato coll'Austria, e che si ha la speranza che i fatti rilievi possano essere presi nella debita considerazione, stima opportuno di far conoscere alla S. V. Illustrissima alcune notizie che a questo Ministero sarebbero pervenute intorno alle intenzioni della società della ferrovia *Rodolfiana* relativamente alla concessione della predetta linea della Pontebba.»

Dunque, o signori, si è effettivamente trattato con l'Austria, ed è la Camera stessa che vi ha detto di trattare come ce lo ricorda l'onorevole Bucchia, nella sua relazione.

«Noi ci soffermiamo, egli dice, a toccare brevemente dei pregi di cotesta linea e della necessità d'imprenderne subito la costruzione, non ostante che la Camera sentisse già l'utilità e il bisogno urgente della ferrovia pontebbana fino da quando incaricava la Giunta parlamentare a riferire intorno al trattato di pace concluso tra l'Italia e l'Austria, e raccomandava al nostro Governo di intavolare pratiche col Governo austriaco per assicurare la costruzione di questa importantissima ferrovia.»

Dunque se queste pratiche furono fatte, se noi domandiamo cosa avete combinato, a che punto siete giunti, non mi pare che la nostra sia una domanda eccessiva.

Si crede forse colla votazione di questa legge di aver risolto la questione, e che la posizione nostra sarà dopo migliore di quella che adesso sia?

Ma nessun buon amministratore potrà mai credere ciò.

Quando avremo votato questa legge e tratteremo coll'Austria per la prosecuzione della linea oltre Pontebba, l'Austria (io temo) ci dirà: avete cominciato, finite.

Ho cercato, o signori, di scoprire il motivo per cui la Giunta non ha voluto chiamare il ministro degli esteri nel suo seno per avere qualche spiegazione, ma non sono riuscito ad indovinarlo. Io credo che esso debba ricercarsi in ciò: che le sue dichiarazioni non sarebbero state tali da appagare quell'entusiasmo che c'è per la Pontebba (poichè io non me lo dissimulo, so di appartenere a una piccola minoranza), quasi che si trattasse di una questione di vita o di morte per l'Italia.

Collotta. Precisamente!

Breda. Precisamente, dice l'onorevole Collotta! Sentiremo le sue ragioni.

In Austria v'ha un partito abbastanza forte che reclama la costruzione della linea del Predil, parallela alla linea della Pontebba.

Tutti, o signori, e gli uomini di Stato principalmente debbono valutare sempre le ragioni degli avversari.

I Predilisti in Austria vogliono che la distanza fra Trieste e la Germania orientale sia accorciata ancora di più di quello che non si accorci colla strada della Pontebba, ed hanno ragione, perchè lo fanno a loro spese s'intende.

Essi vogliono inoltre che si costruisca la strada per il Predil affinchè le merci che vanno e vengono da Trieste alla Germania orientale non passino sul territorio italiano. E al punto di vista austriaco anche questa è una ragione abbastanza seria. Essi poi non credevano che l'Italia farebbe a sue spese la strada della Pontebba, dal momento che, congiungendosi a quella del Predil col tronco Udine-Caporetto, avrebbe potuto ottenere, oltre agli stessi effetti della Pontebba, uno scopo di più, come dimostrerò in seguito.

Queste ragioni furono giudicate così potenti, che il Governo austriaco, nessuno l'ignora, ha già presentato al *Reichsrath* la legge per l'esecuzione della linea del Predil, e l'ha presentata prima che il nostro Governo ci sottoponesse il progetto di legge che discutiamo.

Se vi è tra noi un numero più o meno grande di deputati i quali siano disposti a votare la Pontebba, anche quando siano certi

che l'Austria costruisse poi la ferrovia per il Predil, credo però che ci sarà anche un certo numero di altri i quali, quando fossero sicuri di questo fatto, avrebbero molto riguardo a votare la Pontebba, perchè, temerebbero (ed a ragione) che questa discendesse al rango d'una strada provinciale.

Di questa questione, o signori, anzichè farne una questione di puro tornaconto, una questione finanziaria, una questione economica si è voluto farne una questione d'amor proprio e di orgoglio nazionale, e mi pare che proprio non ne sarebbe stato il caso.

Si è poi d'altra parte perfino arrivati a mettere in dubbio se l'Austria ci avrebbe accordato il congiungimento a Caporetto, ed un collega nostro chiedeva nel Comitato se io garantirei che essa darebbe il relativo consentimento, quasichè, non lui, ma io trattassi l'interesse dell'Austria: io che combatto perchè paghi se vuol passare per la nostra strada e faccia la sua della quale noi profiteremo. Se questo collega si fosse rivolto al ministro degli esteri (e lo poteva, perchè era membro della Giunta e poteva fare in modo che intervenisse nel suo seno) avrebbe probabilmente saputo da lui se l'Austria avrebbe o no accordato il congiungimento a Caporetto. Secondo me, l'Austria non dovrebbe avere ragione alcuna per negarlo.

Sono io invece che a ragione dico: chi ci garantisce che, quando avremo fatta la Pontebba, l'Austria non faccia il Predil?

I Pontebbani rispondono, è vero: «votiamo subito la Pontebba; questo è l'unico mezzo perchè l'Austria non faccia il Predil». Ma, se s'ingannassero? Potrà darsi benissimo che qualcuno dei Predilisti dica: «giacchè l'Italia fa la Pontebba, risparmiando una somma e serviamocene noi pure». Io non voglio negarlo. Sono un avversario leale e dico che questo è possibilissimo. Ma le ragioni che ho accennate di sopra sono tanto forti, che temo che il Governo austriaco insisterà nel volere il Predil per sé, e non faremo certamente la guerra per impedire all'Austria di fare una strada sul suo territorio. Dunque alla mia volta dico anch'io: perchè non approfittiamo di queste disposizioni dell'Austria?

Il far le due strade sarebbe un errore, e, meglio, più che un errore, un assurdo. Bisogna fare o l'una o l'altra. Se oggi siamo tanto amici dell'Austria, se ci facciamo reciprocamente tante gentilezze, com'è che vogliamo farci dei dispetti costruendo le due strade, una accanto all'altra? Com'è che, nelle condizioni finanziarie nelle quali siamo entrambi, ciascuno dei due vogliamo regalare all'altro una strada? Mi pare che ciò non sia serio.

Io sostengo inoltre che l'Italia ha interesse a che l'Austria faccia il Predil, ha più vantaggio dal Predil che dalla Pontebba, e questo è quanto spero di dimostrare adesso in poche parole alla Camera, facendo un piccolo parallelo fra le due strade.

Dice il Governo, dicono cioè gli onorevoli Sella e Devincenzi nella loro relazione, e lo dice pure l'onorevole Bucchia nella sua, che la strada della Pontebba è una strada strategica.

Io dico che nè l'una nè l'altra di queste strade è strategica.

Non pretendo di essere un'autorità in questa materia; ma non credo lo siano neppure i sullodati miei avversari, per quanto sia grande il rispetto che in altre io ho per essi. Per mia parte però ho qualche antecedente in questa Camera, perchè sono sorto tante volte da questi banchi anche solo:

Per domandare che si trasportino i polverifici, e gli arsenali militari in siti più sicuri, ciò che si è cominciato ora a fare;

Per deplorare che nel 1867 si sia ommesso di fare la leva annuale, per cui ne abbiamo fatto due l'anno scorso;

Per chiedere la costruzione di cannoni da campagna a retrocarica per i quali abbiamo testè discusso un progetto di legge;

Per deplorare che non si istruissero i soldati di seconda categoria che adesso istruiamo, e per varie altre cose.

Dopo qualche anno sì, ma fui ascoltato in tutto.

Senza pertanto credere di essere competente in questa questione per il solo fatto che portai sempre un grande interesse e mi occupai delle questioni militari, ripeto che nessuna di queste due strade rivali è strategica. Dalla parte dell'Austria che la strada non sia strategica lo ha dichiarato una Commissione di generali austriaci, motivandolo dal fatto che è parallela al confine, e che il nemico può fare sopra essa una punta e tagliarla quando vuole.

Quanto alla Pontebba, debbo anzitutto dire (perchè forse qualcheuno non conosce la posizione di questo passo) che il partiacqua della valle del Fella, non è a Pontebba, dove esiste il confine dei due Stati, e che la parte superiore di questa valle, per ben 18 chilometri, sino a Seinitz, è austriaca. Fra la valle del Fella poi e la valle dell'Isonzo c'è la valle del Natifone, la quale pure nella sua parte superiore è tutta nel territorio austriaco. A cento chilometri poi circa a sud della Pontebba trovasi Aquileia, che, come sapete, è pure sotto il dominio dell'Austria.

Non può quindi essere strategica questa strada a meno che non vogliate chiamare strategiche tutte le strade perchè servono al miglioramento della viabilità, mentre tali debbono chiamarsi quelle soltanto che hanno un determinato e speciale scopo strategico. Vostre un poco più i caratteri strategici questa strada se partisse da Sacile, Pordenone o Casarsa lasciando Udine in disparte. Col tempo forse questa strada si farà, come si farà quella da Coccaglio a Trevigolo.

Ho poi percorso la relazione a corredo del piano generale di difesa dell'Italia, presentato al ministro della guerra, il 2 Agosto 1871, dalla Commissione permanente per la difesa generale dello Stato, ed ho veduto a pagina 26 l'enumerazione di tutte le strade strategiche. Quella della Pontebba per altro non v'è. E si che si domanda la costruzione di dodici e più nuove strade ferrate!

E non solo non figura quella della Pontebba fra queste, ma neppure la strada ferrata attuale nel Friuli figura tra le sei per le quali si domanda dalla Commissione suddetta un doppio binario. Se questa strada avesse avuto una importanza strategica, certo che alla Commissione non sarebbe sfuggita.

Veniamo adesso al lato tecnico, e questo (ne avverto i miei

collegli) è il terreno sul quale si combattono le più fiere battaglie tra i Predilisti ed i Pontebbani.

I Predilisti dicono che la Pontebba è una strada impossibile a costruirsi, che il Fella ha molte volte interotta ed asportata la strada nazionale; che a Dogna (ed è vero) ci sono state delle frane che hanno seppellito molte case e persone, e via via. Ed i Pontebbani veungono a loro volta e dicono: il Predil ha una valle angusta per dove è impossibile fare una strada; che essa è pure franosa e molto soggetta alle nevi.

Ed a proposito di nevi, l'onorevole Bucchia esagera anch'esso quando viene a porci innanzi la questione della neve, mentre abbiamo dei passaggi ferroviari 450 e più metri superiori in altezza a quello progettato per il Predil, il quale è di soli 110 circa più elevato di quello della Pontebba.

Difatti mentre il Predil raggiunge 900 metri di elevazione sul mare, il passaggio del Brennero arriva a 1363 ed a 1338 quello del Cenisio, e non si è tralasciato di eseguirli per la tema delle nevi che cadono su di essi.

Io mi sono occupato di queste difficoltà tecniche e le ho esaminate, e dico che nè l'una nè l'altra di queste strade ha i difetti che si vogliono ad esse attribuire. Le difficoltà sono state dall'una e dall'altra parte esagerate. Sono entrambe strade di montagna sì, ma molto più facili entrambe della strada della Pórreta e meno costose. Sono strade che si possono costruire entrambe in tre anni, sono strade che non esigono pendenze eccessive perchè l'ultimo progetto del Predil non ha pendenze oltre il 25 per mille, mentre noi abbiamo (lo sanno gli avversari) il 35 per mille sulla nostra strada dei Giovi. Queste strade si faranno con una spesa relativamente moderata e si faranno entrambe, come ho detto, in tre anni, perchè la galleria sulla sommità del Predil misura una lunghezza di due soli chilometri ed è più corta quindi, non solo di quella di Pracchia, ma anche di quella di Casale, e si può costruire con tre pozzi.

Non si può dire quindi tecnicamente che la strada del Predil presenti difficoltà nè insormontabili nè eccessive.

Ci sono professionisti ingegneri fuori d'Italia che ne sanno quanto noi; e dal momento che il Ministero austriaco ha presentato il progetto di legge per l'esecuzione di quella linea, vuol dire che la crede possibile, e che la spesa non è poi così enorme come si vuol far credere. Delle difficoltà tecniche adunque mi pare che non ci sia da preoccuparsi gran fatto, e ciò tanto più in quanto che non è questa una questione che ci riguarda dal momento che l'Austria non domanda il nostro concorso per fare il Predil, e lo eseguisce a sue spese.

Veniamo ora alla questione della distanza.

Nessuno potrà obiettare che da Udine a Tarvis per la strada della Pontebba non ci siano otto chilometri di più di percorrenza in confronto della strada da Udine a Tarvis per Cividale, Caporetto e il Predil. È vero che i 110 metri circa (che l'onorevole Bucchia dice 161) di maggiore elevazione nel passaggio del Predil al confronto di quello della Pontebba esigono uno spreco di forza motrice il quale può equivalere a 15 chilometri circa di percorso orizzontale; ma questo sforzo effettivamente dal commercio non si paga, perchè, quando le pendenze superano il 15 per mille, la tariffa è più alta, ma è la stessa sia che la pendenza sia del 20 o del 25 per mille. La stessa è la tariffa sulla salita succitata dei Giovi, come su quella della Poretta, che non supera il 25 per mille.

Il commercio paga in ragione di chilometri di percorrenza longitudinale, e quindi pagherà meno per la strada del Predil di quello che pagherà per quella della Pontebba.

Ma, signori, dove la prevalenza del Predil risulta più evidente ancora sulla Pontebba è nella possibilità di abbreviare la distanza verso l'Ungheria di circa 60 chilometri. Difatti ora in Austria si studia e si eseguirà certamente allo scopo suddetto una linea così detta dell'Idria. Questa linea costituirebbe, direi quasi, la continuazione della linea da Udine a Caporetto. E bisogna notare che i nostri rapporti commerciali coll'Ungheria sono estesissimi, anzi, da quanto mi venne assicurato da uno degli intelligenti impiegati dell'Alta Italia, sono più grandi di quelli che abbiamo colla Germania orientale.

Se l'Austria pertanto eseguisce la ferrovia del Predil, e che noi per conseguenza costruiamo il tronco da Udine a Caporetto abbrevieremo contemporaneamente la via per Villacco ed approfitteremo di questa nuova strada che dovrà farsi per l'Idria. Che se l'Italia costruisse invece quella della Pontebba, dovrebbe poi all'altro scopo suaccennato eseguire anche quella Udine-Caporetto egualmente.

Ho trovato poi anche in un opuscolo stampato dal consorzio delle strade illiriche un'asserzione che non so se sia vera, vale a dire che il Governo italiano ha promesso di fare questa linea. Ecco cosa sta in esso scritto: «La lunghezza di questa linea da Cilli oltre Bischof-Laak e Santa Lucia fino agli anzidetti confini dell'impero importa miglia 26,90 (sono miglia tedesche) ed è unita al tratto di completamento sino ad Udine, situato sul territorio del regno d'Italia lungo miglia 3,80, la cui esecuzione è stata già promessa da quel Governo, ecc.»

Io non so se il Governo italiano abbia fatto quella promessa, e poco importa il saperlo; quello che è certo sì è che, promesso o no, quel giorno in cui l'Austria avrà costruita la strada dell'Idria, noi dovremo certamente dare mano alla strada di Caporetto per approfittare del grande vantaggio sopra citato.

Dunque sotto il rapporto delle distanze la strada del Predil soddisfa meglio ai nostri interessi di quello che vi soddisfi quella della Pontebba.

Ci sarebbe anche da esaminare la questione sotto il rapporto politico. Ma questo è un terreno scabroso nel quale io non mi azzardo di muovere i passi. Dirò soltanto a questo riguardo che, eseguita la strada della Pontebba, saremo costretti forse ad eseguire anche il tronco Udine-Monfalcone a vantaggio di Trieste.

Passo ora addirittura all'ultimo confronto che è quello preso dal lato finanziario, ed è brevissimo. Da una parte cosa abbiamo o signori? Il Predil fatto a spese dell'Austria (la quale non ha domandato il nostro concorso) ed al quale ci colleghiamo con il breve e pochissimo dispendioso tronco Udine-Caporetto.

E dall'altra?

Vi è proposta la concessione della porzione di un tronco (prego bene i colleghi a stare attenti a questa circostanza che è molto grave), d'una porzione della strada della Pontebba, la quale importa già una garanzia annua di 1,400,000 lire di prodotto netto, che sarebbero molto meglio spese altrove anche nel Veneto; poi avremo un giorno da provvedere alla prosecuzione di questa linea coll'esecuzione del tronco Pontebba-Tarvis, giacchè l'Austria (come ho accennato), quando saremo impegnati già nella spesa del tronco Udine-Pontebba, ci dirà probabilmente: fatevela, e ci toccherà andare innanzi. E notate bene che questa è la parte più difficile.

Poi avrete il tronco Udine-Palmanova-Monfalcone, e poi ancora il tronco Udine-Caporetto, il quale, quando l'Austria costruisse la linea del Predil, servirebbe esso solo, come dimostrai, per tutti i nostri scopi.

Io non so se avrò convinto alcuno di voi, signori, della preferenza che ha il Predil sulla Pontebba, giacchè è quasi impossibile con un solo discorso di persuadere chiunque (massime se ha delle idee preconcepite) a passare con armi e bagaglio nel campo avversario. Per questo si richiede del tempo. Spero però di avervi almeno convinti tutti che le ragioni di quelli che sostengono il Predil sono molto forti, molto potenti, e che ora commettiamo un errore provvedendo all'esecuzione di una sola parte della strada della Pontebba. E quest'errore risulta anche da quella stessa lettera che vi ho letta del ministro Cantelli. Il Ministero Menabrea aveva il torto, per me, e lo dissi al Menabrea, come lo dissi allo stesso Cantelli, di essere pontebbano anch'esso.

Una voce al centro. Lo è anche Rattazzi.

Breda. Mi s'interrompe dicendo che anche l'onorevole Rattazzi è pontebbano; ma potrebbe essere pontebbano fino ad un certo punto, ma non fino a quello dell'onorevole Devincenzi; vi è una differenza... (Il ministro Devincenzi ride). Aspetti un momento, onorevole ministro, e vedrà che tra lei ed il ministro Menabrea vi è ancora una differenza a di lei danno.

Devincenzi, ministro per i lavori pubblici. Vediamo.

Breda. Veda pure. Ecco la chiusa della lettera dell'onorevole Cantelli:

«Intanto stimo bene di aggiungere che il Ministero, disposto, quando una società seria si presenti per l'attuazione dell'intera linea Villacco-Pontebba-Udine» (notate bene, *intera*; e non contento ancora aggiunge). «si per la parte cadente sul territorio italiano che per quella posta sul territorio austriaco, a prendere in considerazione la domanda ed a presentarla alla sanzione legislativa, proponendo il concorso del Governo in una parte del sussidio richiesto, non trova difficoltà dall'assicurare alla società che avrebbe la concessione di detta linea la preferenza per la prosecuzione al mare in tutto quanto dipende dalle facoltà del Governo.»

Veda la Camera se non c'è una differenza, e quale! fra le idee che aveva il Ministero Menabrea e le idee che ha il Ministero attuale, che è il Ministero delle economie. Gli onorevoli Sella e Devincenzi ci propongono di eseguire una parte sola della strada, e questa a totali spese dell'Italia, mentre il Ministero Menabrea diceva: io voglio che si faccia tutta l'intera linea e voglio concorrere in una parte sola del sussidio necessario per eseguirla.

Avrei ora una piccola osservazione da aggiungere, la quale veramente non ha importanza alcuna per il Parlamento, ma l'ha per me.

Nel Veneto, o signori, gl'interessi locali sono forse anche troppo posposti agli interessi nazionali. Taluni pretendono qui invece e dicono che nel Veneto tutti sono per la Pontebba, e che non ci sono Predilisti perchè si vuole una strada veneta. Ebbene, questo non è vero. Ed io e qualche altro collega ne siamo una prova. Ma non siamo soli. Il municipio di Venezia ha nominato nel 1868 una Commissione composta di egregi e competentissimi cittadini, la quale ha emesso un parere tutt'altro che favorevole alla Pontebba. Molti consiglieri provinciali e comunali di Venezia sono contrari a questa ferrovia. Il Consiglio provinciale di Padova, interpellato dal ministro Mordini sul concorso che presterebbe alla Pontebba, ha negato non solo il concorso pecuniario, ma anche il concorso morale; anche i concorsi morale, intendete? Eppure Padova non è nè delle ultime nè delle meno colte città d'Italia.

Voi vedete che, se qui sono in buona compagnia, ma piccola; fuori sono in buona compagnia egualmente, ma più grossa. Ed il relatore della proposta che ha negato il concorso morale della provincia di Padova è stato un nostro collega, un deputato.

Dunque, signori, io voterò contro al presente progetto di legge. Questa è la naturale conclusione del mio discorso. Per altro, approvato l'articolo 1°, proporrò l'aggiunta di un secondo articolo per rimediare in parte a quello che io credo un errore. E questo secondo articolo sarebbe così concepito:

«Questa concessione non avrà però il suo pieno effetto finchè il Governo del Re non avrà stipulato un accordo col Governo austriaco per il quale questo provveda all'esecuzione del tronco Pontebba-Tarvis.»

Io, o signori, ho adempiuto un dovere penoso prendendo la parola oggi su questo argomento.

Ne compio adesso uno piacevole ringraziandovi dell'avermi così cortesemente ascoltato. (Alcune voci presso l'oratore: Bene!)