

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

R.P, no 33.

CONFIDENTIEL.  
\*\*\*\*\*

A.5 n°7.

*In circolazione.*  
9.11.  
*Retour à Bern.*

Rome, le 5 novembre 1954.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Un discours applaudi et sifflé.

Vous aurez lu le résumé du discours qu'a prononcé à Trieste le président du Conseil, M. Scelba, à l'occasion du premier contact avec la ville reconquise du président de la République italienne. Je ne vous parlerai pas de la foule débordante, ni de son enthousiasme. (La foule qui déborde est toujours enthousiaste pour ou contre quelqu'un ou quelque chose). Et je ne vous citerai pas non plus les phrases du discours de M. Scelba qui interprétaient le pathos du moment historique que traverse Trieste. Je ne relèverai que deux phrases seulement qui caractérisent toutefois le véritable état d'âme de Trieste et de l'Italie vis-à-vis de la solution de Londres. Celle-ci : "Le gouvernement italien sait que l'accord du 5 octobre ne satisfait ni les raisons du droit ni les légitimes attentes du peuple italien". Et cette autre encore : "Si, comme nous le souhaitons ardemment - et nous ne voulons pas en douter - le gouvernement yougoslave sera guidé par les mêmes intentions à l'égard des Italiens restés sous sa domination, l'entente de Londres alors, dépassant la lettre de l'accord, signera non un point d'arrivée, mais un point de départ pour une future et féconde".

Monsieur le Conseiller fédéral Max P e t i t p i e r r e ,  
Chef du Département politique fédéral,  
B E R N E .



LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

2.

collaboration dans tous les secteurs entre les deux nations voisines". Cette phrase, et d'autres semblables qui faisaient appel ou crédit à la bonne volonté de la Yougoslavie sont ou tombées dans le silence ou furent sifflées. Ces coups de sifflet en disent long.

\* \* \*

Après les élections américaines.

Le résultat des récentes élections partielles aux Etats-Unis a été accueilli en Italie comme un événement déjà escompté. Les commentaires de l'extrême-gauche sont joyeux; ceux des autres partis tranquilles. Truman n'a jamais été mal disposé envers l'Italie, comme du reste Eisenhower ne l'a pas été après sa première victoire il y a deux ans et ne le sera pas après la défaite actuelle. Les chefs responsables des deux grands partis américains savent parfaitement - et c'est dans ce sens que s'expriment les commentaires italiens les plus importants - qu'une Italie négligée par l'Amérique est un pion précieux perdu sur l'échiquier mondial en faveur de la Russie et, en général, en faveur du communisme. On peut même dire, si on lit entre les lignes ou si l'on interprète justement les conversations de corridors, que cette victoire démocratique n'accable pas l'Italie. D'abord, parce qu'il s'agit d'une nette défaite du "Mc Carthysme" - Mc Carthy était, en effet, un adversaire acharné de l'immigration italienne en Amérique-. Puis parce que l'on espère - et non seulement en Italie - que

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

---

3.

la nouvelle majorité aura une influence sur l'administration américaine afin qu'elle abandonne ou, pour le moins, atténue sa politique de hautes barrières douanières. A ce sujet, le correspondant du "Giornale d'Italia", qui est certainement de tous les journaux italiens en Amérique le mieux informé et le plus avisé, s'exprime comme suit : " Les démocrates ont déjà annoncé leur intention d'encourager le président Eisenhower dans une politique qui reflète la volonté des Etats-Unis d'aider les Alliés en leur procurant les moyens de produire, de vendre en Amérique et de gagner des dollars ... Ces mêmes démocrates sont favorables à la prolongation de deux à trois ans de la loi sur les échanges commerciaux réciproques et à la réduction des tarifs douaniers jusqu'à un maximum de 5% par an pour une période de trois ans consécutifs. De toutes façons, l'intention des démocrates de simplifier le régime d'importation et de faciliter l'augmentation des importations rentre dans le cadre de l'influence qu'ils entendent exercer dans le domaine de la politique extérieure".

Ceci est la note prépondérante qui inspire l'opinion publique et justifie l'expectative de l'Italie en face de la nouvelle constellation politique américaine.

En attendant, durant toute cette semaine l'ambassadrice Luce ne s'est fait voir dans aucune manifestation officielle ou mondaine de la capitale.

\* \* \*

Mgr Montini, nouvel  
archevêque de Milan.

Mgr Montini, âgé de 56 ans, d'origine lombarde,

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

4.

qui jusqu'à hier a partagé avec Mgr Tardini l'honneur et la charge d'être le collaborateur direct de Pie XII dans le cadre de la politique étrangère et intérieure du Vatican, a été élevé à la dignité d'archevêque du diocèse de Milan : le plus vaste d'Italie et l'un des plus importants de la catholicité. Titulaire de ce diocèse fut déjà le cardinal Ratti avant de devenir Pie XI.

Mgr Montini succède au cardinal Schuster qui, contrairement à ce qu'a prétendu la presse, n'était pas d'origine suisse, mais bavaroise, né à Rome, fils d'un soldat à la dépendance du Pape mais n'appartenant pas à la Garde suisse. Une particularité de l'archidiocèse de Milan est que le rite pratiqué dans ses églises n'est pas le rite romain, mais ambrosien, c'est-à-dire d'après un modus choisi par St Ambroise, archevêque lui aussi de la grande cité lombarde dans le lointain 374 après Jésus Christ. Si je vous en parle, c'est que le rite ambrosien est également pratiqué dans les districts de Leventina, de Blenio, de Rivera, dans les paroisses de Tesserete et de Brissago, ainsi que dans l'enclave italienne de Campione. Le reste du diocèse tessinois pratique le rite romain comme presque dans tout le monde catholique.

Revenant à Mgr Montini, je ne me souviens pas d'avoir jamais rencontré un prélat aussi captivant: non par son apparence, mais par le prestige spirituel et religieux qui émane de sa personne. Il donne, par son aspect, une impression de noblesse qui n'est autre que l'habit extérieur d'un esprit cultivé et supérieur, d'une âme empreinte de charité dans l'ex-

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

5.

pression plus sacrée et humaine du mot. J'ai eu la chance de me trouver à diverses reprises en contact avec lui. Je l'ai, un jour, entendu prononcer un discours sur l'Art et la Foi : rarement la réunion de ces deux formes <sup>spirituelles</sup> /m'a parue plus élevée et plus vraie. Il a, une autre fois, entretenu ses auditeurs, au "Cercle de Rome", de la conciliabilité de la théorie évolutionniste avec la doctrine catholique. Quelle largesse de vues! Puis, une troisième fois - en réalité ce fut la première - il me parla de l'attachement du Souverain Pontife pour la Suisse, attachement qui se résumait dans ce fruit de sa résignation : que, dans les relations diplomatiques unilatérales entre le Saint-Siège et notre pays, le "statu quo" était préférable, même s'il est exceptionnel, au risque ou à la menace de troubler la paix religieuse et civile en Suisse.

Homme, sacerdote, diplomate, Mgr Montini est la personnalité la plus saillante de la Cité du Vatican, qui s'imposait pour présider à l'église milanaise. Il ne faut pas oublier que l'archevêque de Milan est toujours devenu, sauf de rares exceptions, cardinal, c'est-à-dire Prince de l'Eglise. Et l'on parle déjà - précisément dans les milieux les plus exigeants - du cardinal Montini comme l'un des candidats les plus qualifiés pour succéder un jour au Pontife régnant. Son tact, sa piété, son intelligence et son expérience curiale l'ont placé bien haut dans le jugement des membres du Sacré Collège, étrangers et italiens.

P.S.- Le Saint-Siège a demandé et a déjà obtenu l'agrément du gouvernement italien. Cet agrément n'est pas toujours une simple formalité. Je me souviens qu'il y a 35 ans

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

6.

environ, le gouvernement italien n'avait pas donné son agrément à la nomination de l'archevêque de Gênes. Le Pape avait réagi en ne procédant à la nomination d'aucun autre titulaire jusqu'à la mort de celui qu'il avait choisi.

\* \* \*

Toujours à propos du  
port franc de Trieste.

Parlant du futur port franc de Trieste, un spécialiste en la matière, M. Vincenzo Lucci, a relevé l'apport que pourraient donner à ce port maritime la Yougoslavie, l'Autriche et la Suisse.

En ce qui concerne la Yougoslavie, il affirme que si l'on veut vraiment stimuler ce pays à s'associer à l'économie occidentale, il est indispensable de faire du port de Trieste le centre d'aboutissement du trafic de tous les voisins danubiens.

Pour ce qui a trait à l'Autriche et après avoir rappelé que l'économie de ce pays est en continuel développement, ce qui lui a permis de libérer les échanges jusqu'au 75%, M. Lucci précise d'une façon générique que pour la future politique de Vienne la création du port franc de Trieste pourrait être définitive.

Et voici son opinion en ce qui concerne la Suisse.

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

7.

" Nous sommes liés avec la Suisse - écrit-il - par les accords de 1950, renouvelés tacitement jusqu'au 31 octobre 1955. Les échanges avec la Confédération sont actifs pour nous actuellement, par suite de l'accroissement des exportations des produits maraîchers, des agrumes, de la benzine et des huiles de gaz produits par nos raffineries de pétrole. Accorder à la Suisse des conditions particulières de faveur dans le port julien signifierait intensifier les rapports économiques entre les deux pays, ouvrir de plus amples possibilités aux exportations italiennes sur le marché avec paiement en devises fortes comme l'est le franc suisse, ainsi qu'aux exportations suisses vers le Levant via Trieste".

L'Italie, comme vous le voyez, se fait des illusions quant à notre apport à son port sur l'Adriatique.

En attendant, la commission technique présidée par le S. Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil, M. Scaffaro, et de laquelle font partie les représentants des ministres des Finances, du Commerce extérieur et des Transports, est en train d'entreprendre l'étude des problèmes inhérents à ce port. D'aucuns pensent déjà à un port franc "in sensu lato", c'est-à-dire que dans son territoire pourraient être introduites en franchise douanière n'importe quelles marchandises étrangères provenant de n'importe quels pays, même si un tel régime devait comporter des pertes pour les recettes douanières de l'Etat. Ces pertes seraient compensées par l'augmentation du revenu de la ville de Trieste.

\* \* \*

LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

8.

Un article sur les ports  
de mer et la Suisse.

./.

Je joins au présent rapport un article paru lui aussi dans le "Globo" sous le titre "Un port pour la Suisse sur la côte française". Je ne vous le transmets qu'à titre d'information. Il prouve toutefois combien la presse italienne, spécialement celle qui s'occupe des problèmes économiques et spécialement après la création du port franc de Trieste, suit de très près le problème de mise à disposition de la Suisse de ports de mer.

\* \* \*

De Toma, "oiseau des bois".

La liberté provisoire obtenue, le faussaire ou présumé tel De Toma a disparu de Milan. Il aurait dû se présenter deux fois par semaine, à jours et heures fixes, aux bureaux judiciaires de cette ville. Il s'y présenta une première fois, puis plus. En en donnant la nouvelle en gros caractères, la presse italienne indique comme nouveau lieu probable de résidence du fugitif la Suisse. Or il ne s'y trouve pas. Puis on parla du Brésil: il n'y est pas signalé non plus. On avance maintenant l'hypothèse de Trieste où il serait né; mais on ne l'y découvre pas. Il se peut qu'il soit tout simplement caché à Milan. Qu'il se soit évadé ou qu'il se cache, il a ainsi signé son acte d'auto-accusation.

\* \* \*



LÉGATION DE SUISSE  
EN ITALIE

9.


L'afflux de capitaux met la  
Suisse dans l'embarras.

Vous trouverez également en annexe l'article paru dans le journal économique-financier "Il Globo" sous le titre "L'afflux de capitaux met la Suisse dans l'embarras".

L'auteur dudit article est un rédacteur du journal "Il Popolo" de Lugano, organe apolitique de la cure épiscopale du canton du Tessin. M. Giuseppe Biscossa est italien, mais est né à Lugano où il a grandi et où il a son domicile. C'est un écrivain jeune et apprécié.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

2 annexes.

  
\_\_\_\_\_

Il globo  
29-10-54

# L'afflusso dei capitali mette in imbarazzo gli svizzeri

I colossali fondi dell'Assicurazione vecchiaia e superstiti turbano l'economia della Confederazione

LUGANO, ottobre. La bilancia commerciale svizzera è tradizionalmente passiva, anche in momenti di particolare benessere come quelli dell'immediato dopoguerra. Nel 1951, ad esempio, il suo deficit è stato di quasi 185 miliardi di lire; nel 1952, nonostante una notevole diminuzione, esso ha pur sempre raggiunto e superato i 68 miliardi di lire (457 milioni di franchi). Ma ecco che, a fine 1953, la bilancia diventa improvvisamente attiva per circa 14 miliardi di lire.

E' stato l'ultimo colpo ad una situazione di benessere ma che ora sta divenendo una specie di piaga per il complesso federale trilingue al centro delle Alpi: la Svizzera sta per essere sommersa dall'alluvione dei capitali.

Uno degli elementi che ha favorito l'abbondanza di denaro sul piccolo paese di neanche cinque milioni di anime è stata l'A.V.S. (Assicurazione Vecchiaia e Superstiti) che avrebbe dovuto avere, nei piani di chi progettò e fece accettare dal popolo quest'assicurazione pubblica, al massimo un

fondo di 450 miliardi di lire. Se tutto va avanti con il ritmo odierno, essa, nel 1960 avrà 6750 miliardi e nel 1980 qualcosa come 11.250 miliardi di lire nostre. Pagate le rendite transitorie (cioè quelle toccanti a chi non ha potuto compiere il periodo minimo d'iscrizione per ottenere quelle complete), l'A.V.S. ha avuto a disposizione, già nel 1948, anno della sua fondazione, oltre 68 miliardi di lire da investire nei modi consentiti dalla legge: questa disponibilità è andata continuamente crescendo sino a raggiungere, l'anno scorso, quale frutto dell'eccedenza delle entrate sulle uscite da gennaio a dicembre i 78 miliardi di lire. L'A.V.S. è così diventata la più temibile concorrente degli istituti bancari svizzeri, tanto più che, essendo esente dal diritto di bollo, può fare condizioni di preferenza a chi le chiede denaro in prestito. Alla fine dello scorso mese d'agosto, gli investimenti dell'A.V.S. si ripartivano come segue: alla Confederazione, 140 miliardi di lire (937 milioni di franchi), pari al 33 per cento degli inve-

stimenti totali; ai Cantoni, 58 miliardi di lire (14 per cento); ai Comuni, 50 miliardi di lire (12 per cento), alle centrali di obbligazioni fondiarie il 18 per cento, alle banche cantonali l'11 per cento e alle aziende pubbliche l'8 per cento.

Cosa significhi questa potente distribuzione di denaro agli enti pubblici, alle loro aziende ed alle centrali di obbligazioni fondiarie può essere valutato solo se si consideri la possibilità di autofinanziamento raggiunta in questi anni in Svizzera da un gran numero di aziende.

Le statistiche rivelano che all'immediata vigilia della seconda guerra mondiale circolavano in Svizzera obbligazioni per un importo totale di 1033 milioni di franchi: da allora ad oggi — nonostante il dimezzato valore della moneta — quella circolazione si è ridotta a soli 527 milioni di franchi. Nè basta. Il reddito del turismo è salito da 320 milioni di franchi nel 1951, a 370 nel 1952, e a 420 l'anno scorso.

Tutto concorre, dunque, a far sì che il collocamento dei capitali, oggi, sia estremamente difficile, qui in Svizzera, tanto che negli ambienti economico-finanziari, all'annuncio d'un improvviso forte guadagno da parte di qualcuno, è ormai d'obbligo il commento: Che guaio! Cosa ne farà, adesso?!...

E' certo che l'eccesso dell'offerta di capitali in confronto alla domanda porta conseguenze non tutte piacevoli, per gli svizzeri. Una di esse è il ribasso del tasso d'interesse, sceso sotto il 3 per cento, con l'effetto di colpire con una sempre più grave diminuzione del loro reddito i piccoli risparmiatori, le istituzioni sociali, le compagnie d'assicurazione e, in genere, tutti coloro i quali devono far capo al mercato dei valori con rendimento fisso.

Tuttavia, quello che si teme, quassù, sul piano sociale — un abbandono del risparmio, dato il suo ridotto interesse, e l'inizio della passione per le speculazioni arrischiate in mezzo alla massa degli ex-risparmiatori — non si è verificato.

Anzi, è accaduto l'opposto: nonostante la modicità del tasso d'interesse, il risparmio è stato incrementato. Mentre dal 1946 al 1951 il pubblico aveva collocato, in media, 600 milioni di franchi (circa 90 miliardi di lire) all'anno presso le banche, sotto forma di depositi a media e lunga scadenza, nel 1952 e l'anno scorso la media dei depositi ha raggiunto i 1100 milioni di franchi (165 miliardi di lire). e, nel frattempo, la parte di reddito nazionale versata dagli svizzeri alle assicurazioni è salita dal 7,8 per cento al 12,6 per cento, raggiungendo la somma di circa 372 miliardi di lire all'anno.

Giorni or sono, la mia lavandaia mi mostrava la casetta che, insieme con il marito ciabattino, è riuscita a costruirsi in un'amenissima collina del golfo di Lugano. E mi chiedeva in che « diavolo d'una speculazione » impiegassi il provento della mia attività giornalistica, dato che, sinora, non mi ero costruito una villa. E quasi le nascevano brutti dubbi sul mio conto: « Oggi, qui da noi in Svizzera,

uno che abbia voglia e possibilità di lavorare, i denari per farsi su la sua casa li trova solo a metter fuori il cappello dalla finestra ».

Ed aveva ragione: oggi, qui, colui che intende metter radici in un posto per trenta o quarant'anni, trova con grande facilità chi gli presta, ad un interesse ridottissimo, complessivamente di poco superiore (quando non eguale od inferiore) all'importo dell'affitto, i denari per costruirsi la casa. E anche quell'impegno tacito di stabilirsi (altrimenti l'affare si tramuta in una ben rovinosa speculazione: lo « svendo per partenza » è uno dei modi peggiori di vendita) rappresenta un elemento di stabilità sociale.

Ma purtroppo, in tutta questa abbondanza di ricchezza, che già spinge i cittadini elvetici a pensare ad investimenti in massa all'estero, c'è l'isola nera rappresentata dall'A.V.S. la quale, oggi, gonfia di capitali sino a perturbare l'economia della Confederazione, distribuisce ai suoi associati rendite di fame.

GIUSEPPE BISCOSSA

Il Globo 5-11-54

# Un porto per la Svizzera sulle coste della Francia

PARIGI, novembre. UN progetto economico degno d'attenzione anche in Italia per le sue eventuali conseguenze è quello studiato ultimamente, in due successive riunioni di parlamentari francesi ed uomini d'affari svizzeri, a Belfort ed a Losanna. La Svizzera trova i suoi sbocchi sul mare da un lato ad Anversa ed a Rotterdam, dall'altro a Genova. Per la sua relativa vicinanza il porto di Genova ha in molti casi la preferenza. E tanto l'Italia quanto l'Olanda ed il Belgio, traendo profitto dal transito delle merci svizzere attraverso i loro porti, accordano facilitazioni di ogni genere per incrementare il traffico.

Ora un gruppo di parlamentari francesi ha avuto l'ardita idea di attirare verso un porto francese parte di codesti traffici, dando alla Svizzera un porto speciale sull'Oceano. All'uopo essi hanno prescelto il vecchio, storico porto di La Rochelle, la roccaforte protestante che resistette a lungo al Cardinale di Richelieu. Dopo essere stata una delle città di provincia più importanti della Francia, essa è da più di un secolo sensibilmente diminuita d'importanza per non aver avuto la possibilità di sostenere la concorrenza di altri porti favoriti dalla loro situazione geografica. La Rochelle è situata infatti in riva all'Atlantico a mezza strada circa fra Bordeaux e la penisola della Bretagna. Ma mentre Bordeaux, posta sulla grande strada di comunicazione fra Parigi e la Spagna, è un importante nodo ferroviario e serve come sbocco a tutto il retroterra della Francia centro-meridionale e del sud-ovest, La Rochelle, lontana dalle grandi arterie stradali e ferroviarie, è rimasta, malgrado le straordinarie capacità naturali del suo porto, un emporio strettamente provinciale.

A ciò ha contribuito in un passato recente, ed in parte contribuisce tuttora, la situazione economica di tutta la Francia centrale, che forma il suo naturale retroterra. Le cause della diminuita importanza di regioni come il Poitou, il Nivernais ed altre, è in un certo senso analoga. Pur situate al centro della Francia, esse vengono considerate periferiche. Nessuna grande arteria stradale o ferroviaria le attraversa. La politica di centralizzazione seguita tanto a lungo in Francia, tendente a ricondurre tutto a Parigi, irradia poi tutto da Parigi, si è rivelata funesta per la Francia centrale. Non vi sono state in quelle provincie, nei secoli passati fra le più famose e floride del paese, né industrie né commerci notevoli. Una commissione incaricata di indagare sulla situazione delle varie provincie e la loro possibilità di ripresa le ha indicate come affette da un progressivo impoverimento e bisognose di un energico impulso per riprendersi. Da queste constatazioni e dall'allarme dato anche negli ambienti parlamentari, ove si comincia ad avvertire quanto nefasta sia stata per il paese intero la tendenza centralizzatrice cui ora è tanto difficile porre un argine per l'enorme ascendente che Parigi ha preso nei confronti di tutte le altre città francesi, è partita l'idea dei promotori.

Scegliendo La Rochelle come un porto oceanico da mettere a speciale disposizione della Svizzera con facilitazioni di ogni sorta, si è pensato alla co-

struzione di una nuova grande strada che partendo da Basilea, e quindi indirettamente da Zurigo, unirebbe i due più importanti centri finanziario-industriali svizzeri con La Rochelle attraversando Belfort, Vesoul, Digione, Nevers, Bourges, Chateauroux, Poitiers, Niort, quindi i capoluoghi delle regioni del Centro cui prima si accennava. La grande autostrada dovrebbe e potrebbe avere una portata commerciale e nel contempo un'attrattiva turistica attraversando, in parte almeno, siti ricchi di monumenti storici e di bellezze naturali. La strada dovrebbe chiamarsi « Route Ocean-Suisse ».

Per poter dare al porto di La Rochelle il desiderato sviluppo essa dovrebbe però essere affiancata da una grande linea ferroviaria a trazione elettrica che permetta un rapido trasporto di merci in quantità ingente ed un comodo transito di viaggiatori per motivi professionali o privati interessati a recarsi dalla Svizzera sulla sponda dell'Oceano. Realizzando questo i promotori del progetto potrebbero ragionevolmente sperare di incanalare in un giro di tempo relativamente breve tutto il traffico commerciale e turistico fra la Svizzera e le due Americhe attraverso La Rochelle, destinata a trasformarsi in proporzioni tali da divenire un grande e modernissimo porto sull'Atlantico.

Secondo le dichiarazioni fatte alla stampa dal signor Morin, presidente della Camera di Commercio di Poitiers, lo sviluppo di La Rochelle e la nuova grande arteria non recherebbero torto agli altri porti francesi — Bordeaux, Marsiglia, Le Havre o Cherbourg — ma farebbe invece concorrenza a Rotterdam, Anversa e Genova, attualmente le tre principali porte della Svizzera verso il mare ed altri continenti. Ambizione del nuovo porto di La Rochelle sarebbe in primo luogo appunto di accentrare tutte le merci in transito fra la Svizzera il Sud-America, gli Stati Uniti ed il Canada. Sin dall'inizio la Svizzera verrebbe interessata direttamente in modo da partecipare con contributi notevoli ed impegnativi alla costruzione della doppia grande arteria ed a quella dei nuovi moli e delle installazioni portuali.

Il progetto è certamente grandioso. La sua utilità per le regioni della Francia attraversate dalla nuova arteria ed attualmente non favorite dalla mancanza di grandi comunicazioni è indiscutibile. Non meno giustificata sarebbe però una certa apprensione da parte di quanti potrebbero vedere in La Rochelle un inatteso concorrente destinato a ledere i loro interessi. Per il momento, malgrado i convegni di Belfort e di Losanna, l'allarme sembra tuttavia prematuro. Per essere veramente di decisiva efficacia il progetto dovrebbe essere affrontato con grandiosità di mezzi e di vedute. Il che non sembra, per ora almeno. La Svizzera prima di impegnarsi coi suoi capitali in territorio straniero aspetta di vedere cosa farà la Francia. Il governo francese pur riconoscendo l'interesse del progetto per le ragioni del Centro non ha né l'intenzione né la possibilità di stanziare i molti miliardi necessari per attuarlo. Secondo il signor Morin gli attuali iniziatori del progetto, fra i quali una cinquantina di deputati capitanati dal rappre-

sentante della Charente-Maritime, Gaborit, si limiterebbero a promuovere la costruzione non di una nuova e modernissima autostrada ma di tronchi stradali per congiungere le varie strade ora esistenti in modo da permettere di raggiungere il confine svizzero di Basilea partendo da La Rochelle attraverso Niort, Poitiers, Chateauroux, Bourges, Nevers, Autun, Digione e Belfort, senza le grandi deviazioni oggi necessarie.

Di una grande linea ferroviaria per ora non si parlerebbe nemmeno. I sostenitori del progetto vogliono procedere con molta cautela. Per quanto lo devolve questo possa essere, la differenza fra gli scopi prefissi e l'esiguità dei mezzi a disposizione per raggiungerli è sproporzionata. Ciò malgrado sarà forse bene che quanti da noi, a Genova o altrove, sono interessati al transito di merci svizzere ed ai rapporti commerciali colla Repubblica Elvetica manifestino curiosità per l'interessante iniziativa.

GIACOMO ANTONINI