

Ministero nel 1854 nominò una Commissione, alla quale affidò l'incarico di esaminare quale fra i passaggi ferroviari alpini tra l'Italia e la Svizzera presentasse maggiore possibilità di esecuzione. Quella Giunta, composta di uomini molto versati in questa materia, protrasse i suoi studi per circa due anni, indi stese un rapporto che forma due volumi, i quali vennero allora distribuiti alla Camera.

Da questa relazione emerge che, fra tutte le linee proposte, quella che offre maggiore probabilità di riuscita, e che in pari tempo serve al maggior numero di interessi, è quella del San Gottardo.

Ora, debbe tenersi per fermo che con queste affermazioni si ebbe l'intendimento di dichiarare che questa linea, secondo il parere della Commissione, dovesse preferirsi, e non già di escludere la possibilità di altri passaggi attraverso alle Alpi. Ma intanto divenendo questa questione sempre più importante pel nostro commercio, specialmente dopo che il traffico delle Indie tende a prendere la via dell'istmo di Suez, del che potremmo già addurre degli esempi, era necessario di adottare qualche provvedimento, tanto più che era già stato presentato al Parlamento un progetto di legge a questo riguardo.

Esaminata nuovamente la questione dal ministro dei lavori pubblici, si venne nella sentenza di potere in questo momento ottenere un concorso sufficiente per eseguire la linea del Gottardo, la quale, come ho già detto, presenta maggiore probabilità di buona riuscita. Nell'intento di dimostrare al commercio italiano che il Governo italiano si preoccupava molto del suo avvenire, il Ministero credette di dovere provocare l'attenzione del Consiglio federale sopra questo gravissimo argomento, e quindi diede le opportune istruzioni al nostro rappresentante a Berna, il quale comunicò alla Dieta federale la nota diplomatica di cui l'onorevole Bonfadini ha dato in parte lettura.

Ripeto adunque che, quando si afferma che la linea del San Gottardo è la sola che riunisce le condizioni volute, ciò non si dice in un modo assoluto, ma soltanto relativo alle condizioni attuali, all'indirizzo del commercio, e nello stesso tempo alla possibilità di fatto, perchè occorre ottenere un concorso sufficiente e un dato numero di capitali per assicurare il compimento di quell'impresa.

Il deputato Bonfadini mi domandò, in secondo luogo, se il Governo italiano siasi già a tal uopo impegnato colla nazione svizzera o con un consorzio internazionale.

Io gli risponderò che il Governo nostro prese bensì delle iniziative, perchè egli credette che fosse necessario di venire ad una definizione a fine di poter ottenere un pratico risultamento, ma non ha assunto verun impegno; si riservò anzi, ove lo stimi opportuno, di procedere a nuovi studi ed esami della questione sotto il duplice lato tecnico ed economico.

Io spero che l'onorevole deputato Bonfadini si terrà

pago di queste mie risposte, dalle quali egli può scorgere che colla dichiarazione fatta sulla possibilità della linea del Gottardo non si pregiudica per nulla l'avvenire, ma soltanto si ebbe per iscopo di accennare quale sia la via che a tale riguardo il Governo crede debba adottarsi onde vi sia maggior probabilità di ottenerne l'intento.

BONFADINI. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio delle spiegazioni che ha voluto darmi intorno a questa questione, spiegazioni che per me attenuano molto il significato abbastanza rigido della nota Melegari.

Io mi limito a prendere atto della risposta che l'onorevole presidente del Consiglio ha voluto dare alle mie interrogazioni, e mi riservo di riproporre la mia interpellanza nel caso che qualche nuovo atto, qualche nuovo impegno possa rendere più matura cotesta discussione.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO DI SAMBUY.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sambuy domanda d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici intorno al servizio ferroviario postale internazionale colla Francia.

L'onorevole ministro consentendo che la interrogazione sia fatta subito, l'interpellante ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. La interrogazione che io mi credo in dovere di indirizzare all'onorevole ministro dei lavori pubblici ha per iscopo di attirare la sua attenzione sull'orario messo in vigore il 10 corrente dalle ferrovie dell'alta Italia. Non tema la Camera che io abusi del suo tempo, col farmi l'eco dei numerosi reclami che si odono tuttogiorno a quest'oggetto. Non accennerò i lamenti dei Genovesi, i quali per venire la sera da Genova a Firenze col treno diretto, sono costretti a passare tre ore nella stazione d'Alessandria; non riferirò neppure le lagnanze udite da quelli che, volendo recarsi da Firenze alla Spezia, non trovano più coincidenza nelle ore pomeridiane. Mi arresterò solamente al servizio di corrispondenza internazionale colla Francia.

Ciascuno ricorderà come nel luglio dell'anno scorso si fosse inaugurato un ottimo servizio *diretto* con la Francia, mercè la ferrovia del Moncenisio. Per esso si abbreviava di qualche ora la distanza da Firenze a Parigi, riducendo il viaggio a 36 ore. Vennero le inondazioni, i guasti delle strade nella Moriana, quindi la cattiva stagione, per cui questo servizio non si poté continuare nell'inverno.

E qui conviene anche osservare che l'amministrazione ferroviaria francese *Paris-Lyon-Méditerranée*, non volendo accordare all'Italia un treno diretto per il servizio internazionale, si ebbe, come negli altri inverni, un pessimo treno *omnibus* da Culoz a Saint-