

ANGELINI. Lo scopo della mia interrogazione si è di conoscere l'avviso dell'onorevole ministro intorno alcuni fatti i quali, benchè piccoli in se stessi, preoccupano moltissimo l'opinione pubblica, specialmente per quello che riguarda gl'interessi italiani colla Germania, e noi abbiamo avuto di questa preoccupazione un sintomo manifesto nelle due dimostrazioni fatte da persona autorevolissima nel Parlamento di Berlino.

Il commercio ferroviario fatto tra l'Italia e l'estero attraversa il Cenisio, il Brennero e il Sömmering.

Questo commercio quanto più è spinto, tanto più si avvantaggia quando esso è favorito dai mezzi di trasporto, e fu per questo che vennero salutati con favore i treni ferroviari detti internazionali, i quali da Roma giornalmente si rivolgono al Sömmering e al Cenisio.

Questo favore non fu accordato punto al Brennero, per il quale non vi è nemmeno un treno diretto, ed anzi io ho argomento di credere che per le esigenze di questo commercio manchino ancora i mezzi di trasporto ordinario: e ciò è tanto vero che nello scorso anno, mentre nella stazione di Venezia si trovavano moltissime merci che non venivano recapitate alla Germania, abbiamo veduto la società Bavarese essere costretta ad inviare in Italia da 800 a 900 vagoni pel trasporto di queste merci in ritardo.

Che il Brennero sia chiamato ad avere un'azione grandissima nel nostro commercio, io non debbo dimostrarlo all'onorevole ministro.

Se noi immaginiamo una linea retta, la quale abbia i suoi capi a Roma ed a Berlino, questa linea passa per il Brennero.

Se s'immagina un'altra linea retta che dall'Adriatico vada al Reno, essa pure passerebbe pel Brennero.

Se dunque dal Brennero non vi è quel movimento d'uomini e di cose che i nostri interessi richiedono, potrebbe dirsi che ci siano degli ostacoli che non facilmente vengono scoperti.

Ora accennerò alcuni fatti.

Le provincie di Mantova, Modena e Verona, coi loro soli mezzi attivarono una linea la quale, secondo quanto espone anche l'onorevole Devincenzi in una seduta del nostro Comitato dell'anno scorso, abbreviando di 70 od 80 chilometri la distanza da Bologna al Brennero, era chiamata a dare vita ad un'arteria principale del nostro commercio.

Sopra questa linea, fatta unicamente coi mezzi delle provincie, fu convenuto colla società dell'Alta Italia di mettere in uso l'armamento a sistema Vi-

gneaux, assai opportuno pei carichi a grande velocità. Ora la società dell'Alta Italia, non so in che modo, ebbe facoltà dal Governo di trasportare questo armamento sulle linee che vanno al Cenisio, e di rimpiazzarlo con ferro vecchio cavato dalle sue linee in esercizio. Di più, il contratto con quelle provincie obbligava la società assuntrice a costruire un ponte in legno sul Po, onde attivare la linea quanto prima.

La società ebbe però dal Governo la facoltà di cessare questi lavori, promettendo di anticipare la costruzione del ponte in ferro a Borgoforte. Ma questo ponte, che doveva essere costruito ai primi del 1874, invece io ho ragione per assicurare l'onorevole ministro che non lo sarà nemmeno entro il 1875, perchè troppo tenue è la forza delle macchine a vapore che vengono adoperate per la fondazione delle pile.

Stando così le cose, prego l'onorevole ministro a voler dire se egli non trova in quest'attitudine della società dell'Alta Italia un ostacolo a che il commercio nostro colla Germania prenda quello sviluppo che è portato dalla necessità delle cose. E poichè ho inteso lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Monti, della quale io non aveva notizia quando mi sono determinato a quello che faccio in questo momento, mi permetta l'onorevole ministro che io rettifichi un'idea.

La divergenza sorta fra la provincia di Verona e la società dell'Alta Italia sul punto di distacco della linea da Verona a Legnago è sorta allo scopo, da parte della società, di contorcere questa linea in modo da rendere quasi impossibile che essa soddisfi alle esigenze di linea internazionale, e dopo che ne fu stabilito il progetto, la società dell'Alta Italia, valendosi dell'ultimo articolo del medesimo, nel quale è detto che anche dopo l'approvazione del Governo, essa si riservava il diritto di cambiamento sul tracciato stesso, spostò interamente il punto di partenza della linea portandolo ad una stazione inferiore a quella che ho indicata. Tutto ciò induce in me un convincimento che amerei non fosse giustificato, e cioè che la società dell'Alta Italia s'opponga sempre con tutti i suoi mezzi allo sviluppo di qualunque linea la quale non concorra ad aumentare il provento delle proprie linee rivolte al Cenisio.

Chiuderò quindi questa mia interrogazione pregando l'onorevole ministro a voler dire s'egli è disposto a favorire gli sforzi delle provincie di Mantova, Modena e Verona, onde aumentare i loro rapporti commerciali del Brennero, e se in attesa voglia attivare un treno diretto tra Roma e il Brennero