

politico, un lavoro cioè di coesione nazionale e di unità.

Così avviene che molte questioni, che presso altri popoli sono secondarie, in Italia diventano questioni di primo ordine.

Così il servizio ferroviario, il quale in altri paesi non concerne che questioni di comodità e di sollecitudine, in Italia diventa un cooperatore di unità nazionale, e acquista quindi una importanza precipua che nessuno saprebbe disconoscere.

Per queste ragioni noi dobbiamo portarvi molta attenzione e massima cura, e per queste ragioni noi deploriamo altamente come fatto grave, quantunque forse a prima vista non possa sembrare fatto importante, noi deploriamo, dico, le condizioni del servizio ferroviario in Italia.

Vi è un'altra ragione, per la quale noi dobbiamo desiderare che il servizio ferroviario sia buono nel nostro paese; e questa ragione, quantunque si aggiri in una cerchia più ristretta, ad ogni modo è alla sua volta importante, anzi è di una entità che non si può di certo negare; questa è che un buon servizio ferroviario provvede ad un equilibrio parlamentare, a quell'equilibrio necessarissimo in un paese, i di cui elementi sono uniti, indissolubilmente uniti, ma non ancora fusi; equilibrio che fu spostato con la nostra venuta a Roma, dimodochè i vicini diventarono i lontani.

Quanto più facilmente dalle estreme parti d'Italia potremo venire al centro del Governo, tanto più sarà facile che i nostri provvedimenti di legge siano una sintesi vera e propria dei bisogni generali della nazione; cosa difficilissima ad ottenersi, essendo, come sappiamo, non ancora le singole parti del paese nostro scambievolmente note ai cittadini.

Questo equilibrio impedirà ancora che abbiano luogo delle prevalenze, le quali fortunatamente non sono mai sorte, per il patriottismo di quelli che compongono quest'Assemblea, ma che potrebbero facilmente esistere, con danno dell'opera di coesione dell'unità che dobbiamo ad ogni costo riaffermare.

Tali verità erano, da quanto appare, argomento di studio e di preoccupazione del precedente ministro dei lavori pubblici, il quale, sebbene appartenesse alle regioni che con la venuta a Roma diventarono delle più vicine al centro del Governo, tuttavia, per gli onesti suoi intendimenti, si era proposto in ogni modo di avvicinare l'alta Italia a Roma.

Questo suo progetto trovò dei seri ostacoli e molte opposizioni. Gli ostacoli provennero in parte dal malvolere delle amministrazioni ferroviarie, in parte dallo stato deplorabilissimo di alcune linee;

e le opposizioni vennero, secondo il mio modo di vedere, da non corretti intendimenti. L'onorevole Devincenzi di certo avrà accusata l'umana ingiustizia, quando egli, cercando di avvicinare il più che fosse possibile l'alta Italia a Roma, aveva scelta la via adriatica, e s'intese per derisione denominare duea di Falconara, e lo si voleva per di più responsabile d'infortuni nei quali certo non aveva colpa alcuna. L'onorevole Devincenzi, che forse non era l'uomo fermo e tenace nei suoi propositi come ce lo describe Orazio, cosa del resto più facile a dire che a fare, tanto è vero che lo stesso Orazio che scriveva e non lo era, vedendosi contrariato nelle sue idee, cedette, e da quel dì le distanze, in luogo di diminuire, si accrebbero, e da quel dì tanti inasprimenti si aggiunsero che, per la loro molteplicità, finiscono invero per essere perturbatori.

Per effetto di arcana potenza e di segrete influenze, tutti i viaggiatori dell'alta Italia furono dapprima obbligati a prendere la via di Firenze.

Questo concetto prese talmente consistenza che, malgrado le povere condizioni delle finanze nostre si stabilirono delle trasversali e *ritraversali* per condurre i treni diretti sopra Firenze, ed il vantaggio che ne avremo in ultima analisi, sarà presso a poco quello stesso che si avrebbe avuto se dapprima avessimo percorso la via adriatica. Come se Firenze non fosse la grande e nobile città che noi conosciamo, capace di attirare i viaggiatori per virtù propria, senza bisogno di condurvi per forza poche decine di viandanti, i quali abbiano bisogno di passare oltre.

Io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici è animato dagli stessi onesti e probi sentimenti dell'onorevole suo predecessore; ma so ancora che egli urta contro le medesime opposizioni e contro gli stessi ostacoli. Di certo, è contrariamente al suo volere ed ai suoi propositi che il servizio ferroviario in Italia, in luogo di migliorare, peggiori. L'orario che fu pubblicato il 15 gennaio è già in un grado peggiorativo in confronto del precedente, e questo se confrontato con quello che esisteva prima.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo provi.

MANFRIN. Lo provo con un esempio immediatamente.

Vi era una corsa che dall'alta Italia, cioè dai punti di Torino, Milano e Venezia conduceva i viaggiatori, secondo i diversi punti di partenza, in un lasso di tempo che variava dalle 19 alle 23 ore. Nel nuovo orario questa corsa non c'è più, e s'impiega un tempo maggiore, il quale, secondo il punto di partenza, è dalle due sino alle cinque ore di più.

Si sono anche spostate le ore di partenza. Di