

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

suo malcontento, poichè grande è l'inquietudine nel paese per la inesecuzione di quel contratto colla Svizzera.

Il signor ministro dice: io sono in presenza di una compagnia ferroviaria, io non ho mezzi per costringerla più attivamente; ed ora io dico, che ci sono i tribunali, e quello che si fa con un privato, si fa verso una società, e se possono mancare alcuni elementi o talune condizioni, alla fine quando un uomo deve 10 mila lire si chiama in tribunale, e o tardi o tosto viene il momento in cui si giunge alla esecuzione del contratto, e si sforza una società a pagare come si sforza un individuo, come si sforzerebbe il Governo stesso.

Non si lasci stabilire che col mezzo di raccomandazioni, con mezzi poco legali, con influenze quasi politiche, una società possa deludere un contratto o evitarne le condizioni onerose o prolungarne le scadenze.

Raccomando all'onorevole ministro di far intendere altamente, colla dimostrazione dei fatti, che si devono tenere le promesse fatte, che le compagnie nostre non sono potenze nè Stati nello Stato, e che le compagnie estere possono contare su di noi. Con condotta meno ferma, si viene a mettere una specie di sospensione su ogni cosa, non si potrà a meno che far perdite e il nostro credito ne sarà danneggiato come la nostra finanza. Perciò avrei voluto dall'onorevole ministro una parola categorica, confermando l'esecuzione integra del trattato colla Svizzera, firmato a Berna.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non discuto la teorica dell'onorevole Ferrari per costringere una società ferroviaria ad adempiere ai suoi obblighi; se si ricorresse ai tribunali per ottenere che fosse fatta più presto la ferrovia, sono d'avviso che non si farebbe che peggiorare la situazione. I tribunali ci possono essere e ci saranno per le questioni di indennità, di compensi, di multe in cui una società incorra per inadempimento degli obblighi suoi. Ma lasciamo questo punto.

Mi preme più di rilevare una frase, che l'onorevole Ferrari ha ripetuta due volte, perchè non vorrei che uscisse fuori di questa Camera, senza una mia riserva circa il valore di essa.

L'onorevole Ferrari ha parlato dei diritti e delle proteste della società del Gottardo, perchè dalla parte nostra non si sia interamente adempito all'obbligo nostro, di aprire questa linea all'esercizio nel termine prefisso dalla convenzione.

Ebbene, io devo fare da parte mia le debite riserve, perchè io ritengo che dalla parte della Svizzera gli obblighi contrattuali non sono stati neanche adempiti, perchè la Svizzera non è venuta

ancora fino a Chiasso, nè vi ha costruita la stazione internazionale che è il compimento della linea; per cui non può dolersi che l'Italia non vi sia giunta.

FERRARI. Spero però che, prima di incominciare nuove vie in altri punti, si eseguiranno quelle decretate.

PRESIDENTE. Rimane dunque approvato il capitolo 134 con lo stanziamento di lire 5,949,467.

(È approvato.)

Capitolo 135. Ferrovia di San Severino Avelino, lire 2,481,100.

Onorevole Mazzarella, ha facoltà di parlare.

MAZZARELLA. Da parecchi anni si parla del tronco ferroviario Zollino-Galatina-Gallipoli, laggiù in Terra d'Otranto. Il Consiglio comunale di Gallipoli nel luglio 1867 deliberava di concorrere ai lavori col pagamento del prezzo del terreno da occuparsi nel proprio territorio. La stessa deliberazione fu presa dai municipi di Galatone-Nardò e Galatina. Il Consiglio provinciale di Lecce, il 9 ottobre 1869, deliberava per detta strada un sussidio di 500,000 lire.

Signori, questo tronco ferroviario avrebbe un'importanza commerciale, nazionale ed estera. Finalmente con legge del 30 luglio 1870 il Parlamento decretava (prego di ricordare questo fatto, che pure è vostro), decretava di concedere all'industria privata la costruzione di tale tronco ferroviario.

Siamo quasi al quinquennio, e nulla ancora si è fatto per una strada così importante. La spesa è di un milione e mezzo, se non meno. Ve ne parlo, avendo sott'occhio un progetto di valente ingegnere intorno a tale soggetto.

Questo tronco ferroviario congiungerebbe Gallipoli, la bella Gallipoli, alla grande arteria presso la stazione di Zollino; nè riuscirebbe d'aggravio alla finanza della nazione, ma sarebbe d'utile alla strada ferrata già costruita, quella cioè che da Brindisi va a Lecce ed a Zollino.

La ferrovia adriatica, che dall'Italia superiore scende fino alla provincia di Terra di Otranto, terminerebbe, commercialmente parlando, a Brindisi. Ma è stata prolungata per Lecce, Maglie, Zollino. Là però si vede una passività continua, poichè mancherebbe per sè ogni elemento di vita industriale e commerciale per rendere operosa ed utile la ferrovia. La utilità ne verrebbe allo Stato, continuando la ferrovia fino a Gallipoli.

È nota l'importanza commerciale di Gallipoli, ove ogni anno c'è, più che altrove, la esportazione di 100,000 quintali di olio, i quali con le vetture devono trasportarsi colà fino dalla provincia di Bari. Gli olii di Gallipoli sono ricercati per la qualità, per i prezzi e per l'abbondanza loro.