

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 GIUGNO 1876

sieno svolte dopo che il bilancio sarà stato discusso; poichè evidentemente la Camera comprenderà come un sentimento di delicatezza debba spingerci a far sì che i bilanci possano essere presentati al più presto al Senato del regno.

Evidentemente un riguardo che la Camera desidera si abbia ad essa, noi dobbiamo egualmente usarlo all'altro ramo del Parlamento. Quindi, siccome le diverse interrogazioni ed interpellanze che hanno tratto alle ferrovie e simili questioni, non potrebbero recare alcuna variazione al bilancio, possono essere svolte dopo che il medesimo sia stato discusso e approvato.

DI BLASIO. Mi pare che io sia uno dei primi che presentarono interrogazioni. Io non potrei accettare la proposta che ci fa il nostro onorevolissimo presidente.

PRESIDENTE. Parli, onorevole Di Blasio.

DI BLASIO. Diceva che io, e me ne rincresco assai, non potrei accettare la proposta che ci fa il nostro degnissimo presidente. Uso costante è che le interrogazioni rimesse al bilancio si svolgano al principio della discussione. Così si è fatto in occasione del bilancio degli affari esteri; così si è fatto in altre occasioni.

Ma io mi guarderei di fare una simile osservazione, e di oppormi alla proposta del nostro presidente, se non vedessi un pregiudizio in questa proposta; poichè è naturale che le interrogazioni che si fanno su ferrovie, riguardano proprio il bilancio dei lavori pubblici; e se l'onorevole presidente rimette a dopo la discussione del bilancio lo svolgimento della interrogazione, è naturale che la precedenza si perde. Potrebbero venire altri oratori, in occasione dei capitoli variati del bilancio e prendere quella precedenza che un deputato ha creduto di avere con la interrogazione.

Ma a parte questo...

PRESIDENTE. Onorevole Di Blasio, si perde tempo inutilmente. Ella non aderisce alla mia proposta, faccia dunque la sua interrogazione firmata anche dagli onorevoli deputati Sipio e Pepe.

Ne do lettura:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla esecuzione delle leggi 14 maggio 1865 e 28 agosto 1870. »

DI BLASIO. Avantitutto ringrazio l'onorevolissimo signor presidente e vengo alla mia interrogazione.

È dolorosa, o signori, la storia delle ferrovie in Italia. Avete or ora inteso dalla vivace parola dell'onorevole Bertani la storia penosa della ferrovia del Gottardo. Anch'io debbo intrattenere la Camera per brevissimi istanti sopra una questione anche dolorosa e di grave importanza, dappoichè le que-

stioni riguardanti le ferrovie sono sempre importanti, rappresentando le ferrovie una gran parte nella prosperità, nella ricchezza e nella civiltà d'un popolo.

Ma la questione su cui io per pochi istanti richiamo l'attenzione della Camera è d'una importanza grave, dappoichè si tratta di mancanza di rispetto alle leggi. Vengo subito all'oggetto della mia interrogazione, alla quale si sono associati gli onorevoli miei amici deputati Sipio e Pepe.

Nel maggio del 1865 fu sancita una legge per la costruzione di diverse linee ferroviarie, tra le quali una da Pescara per Aquila a Rieti e l'altra da Termoli per Campobasso a Ponte di Benevento. La prima aveva per iscopo la congiunzione degli Abruzzi con Roma, da una parte, e con Firenze dall'altra.

La seconda aveva per iscopo la più breve congiunzione tra Napoli e Bologna, Venezia e Verona e quindi il Sömmering, la Pontebba ed il Brennero. È inutile che io rammenti ora l'importanza di queste due linee ferroviarie, questa importanza è stata sempre riconosciuta; fu riconosciuta nella splendida relazione dell'onorevole Correnti, da tutti i discorsi dei signori ministri, sino al ministro Devincenzi nel 1872, due anni dopo che Roma era divenuta capitale d'Italia di fatto, come prima lo era stato di diritto.

Per la costruzione di queste due linee ferroviarie, fu prescritto il termine di cinque anni, e furono stabilite delle multe di 2000 lire per le contravvenzioni. I cinque anni sono passati col 1870, di modo che in detto anno, quando queste due linee ferroviarie dovevano essere in pieno esercizio, non erano esse neppure incominciate.

La concessione, come la Camera sa, fu fatta alla società delle Meridionali. Nel 1870 quando, come io aveva l'onore di dire, queste ferrovie che dovevano trovarsi in pieno esercizio, non erano ancora incominciate, il Parlamento sancì una nuova legge, colla quale prescrisse nuovi termini per la costruzione di queste due linee, i quali termini non oltrepassassero, così dice la legge, quelli già assegnati colla convenzione votata nel 1865, fermi restando tutti i patti, in quanto alle multe nelle quali la società delle Meridionali era incorsa, o fosse per incorrere. Il secondo termine di cinque anni è spirato nel 1875 ora trascorso. Abbiamo quindi due leggi non eseguite, abbiamo che da undici anni si dovevano costruire due tronchi ferroviari, e non si è ancora trovata la via di costruirli.

Io perciò domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: Quali sono le intenzioni dell'attuale Ministero; crede esso che le leggi solennemente sancite debbano essere rispettate? Ma io prevedo