

CORRENTI. (*Segni d'attenzione*) L'onorevole presidente vorrà, spero, tollerare che io mi allarghi un po' più di quello che egli suole d'ordinario concedere quando si tratta di questioni personali. Ognuno, io credo, mi farà ragione, che questa intricata e focosa discussione è divenuta per me quasi un atto di accusa: tanto che mi pareva da principio di essere qui tratto a giudizio come reo di Stato, e colpevole di lesa maestà nazionale. Ma le orazioni magistrali e i discorsi *ministri*, che abbiamo udito in questi ultimi giorni, hanno così rimpiccinita la mia questione, che io quasi me ne sono dimenticato. Ad ogni modo le accuse mi si mossero, e acerbe: ed io credo che la ragione della difesa mi otterrà venia dalla Camera se io usurpo qualche momento del suo tempo già tanto faticosamente e penosamente misurato.

Che io avessi ad essere segno ad aspre censure me lo immaginava. La mia intromissione doveva spiacerne e a chi considerava la convenzione di Basilea come un miracolo di sapienza politica e finanziaria, e soprattutto come principio di un più saldo e durevole indirizzo di Governo, e a chi per contro avrebbe voluto stracciare quell'atto come insanabilmente rovinoso.

Accettando di andare a Parigi sapeva di andare alla staccata; e lo dissi e lo scrissi. Da ciò l'attuale pazienza mia. Vi ci era preparato, ed ho posto volontario il capo tra l'incudine ed il martello.

Dilemma chiaro: non riuscendo, il danno e le beffe. Riuscendo, se anche a mezzo, non sarebbero stati placabili gli sdegni di quei che si sarebbero sentiti umiliati dalla correzione.

Ma, forse mi si domanderà, perchè vi ci sei condotto? Chi vi ti obbligava? Potrei dirvi che è un mio vizio vecchio e incorreggibile codesto di pigliar le parti disperate. Ma questa sarebbe una ragione estetica e non politica. E però io sento il dovere di rifarmi un po' indietro colla mia storia, che in fin dei conti è la vostra storia, e la storia dei vostri stessi pensieri. Il tempo ci corre sì rapido e diverso, i pensieri di un giorno sono tanto spesso divorati e trasfigurati dai pensieri del giorno seguente, che talvolta noi ricordiamo meglio le vecchie storie, che la storia di ieri. E a me importa richiamarvela viva e intera innanzi.

Principiamo dal principio. Ritoccherò per necessità un tasto che suonerà ingrato a molti, la storia della rivoluzione parlamentare; cioè no! domando perdono: dirò della conversione parlamentare del 18 marzo. Voi sapete. Ora si affetta di trovare in contraddizione il marzo col giugno; si mostra di credere che la convenzione di Basilea, della quale anche l'attuale Gabinetto propone l'accettazione,

fosse uno dei capi d'accusa contro il Gabinetto cessato, il perno quasi del dissentimento fra il centro e l'antica maggioranza. Nulla di più erroneo. La memoria, per fortuna, qui è fotografata; i nostri pensieri, difficili fino a ricordarsi quando corrono in colloqui confidenti, sono stampati incancellabilmente negli atti della Camera. Nel dissidio del 18 marzo la convenzione di Basilea non entrò nè punto, nè poco. Fu il dogma della prepollenza del potere esecutivo, fu la proposta di un rischioso sperimento d'industria governativa, che minacciava l'assetto appena imbastito delle nostre finanze, fu la ostentazione delle crudeltà fiscali nell'esigere certe imposte, fu la manifesta noncuranza del Gabinetto per le convenienze parlamentari, che mosse il centro a spostare l'equilibrio dei partiti.

E in fatti il nuovo Ministero, tutti lo ricordano, nei suoi programmi, parlò sempre del riscatto delle strade ferrate dell'Alta Italia, e delle relative convenzioni di Basilea e di Vienna come di questioni che, per molti e degni rispetti, volevano essere considerate, studiate e risolte a parte. E anche respingendo recisamente ogni idea d'un esercizio governativo delle strade ferrate, pigliava ordine che la convenzione di Basilea fosse esaminata con piena libertà dalla Camera.

E io ricordo bene, e ricordate tutti voi, che in quei giorni di accuse e di lamentazioni, s'udiva sulla bocca di tutti: il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia si capisce; v'hanno ragioni politiche e militari in buon dato; poteva forse rimettersi a migliore occasione, ma oramai, dopo la convenzione di Basilea e il trattato di Vienna, è affare fatto, e si ha a regolare. Ma da questa liberazione dell'Alta Italia al riscatto di tutte le ferrovie, e all'esercizio di tutti i nostri ottomila chilometri ferrati per opera dello Stato, ci corre. Questo sorite insidioso di riscatti e di esercizi, sì artificiosamente architettato dall'onorevole Minghetti, è una catena che ci si vuole mettere ai piedi e alle mani. Bisogna dischiodarla, spezzarla, torcela d'attorno. Quanto a Basilea non è che il primo anello, e il meno pesante.

A questa china di pensieri, che erano i pensieri allora di quasi tutti, si conformò il Ministero. Si pigliò subito ad esame, e senza mal'animo, la convenzione del 17 novembre 1875. Ma come avviene spesso, anche i mali minori paiono intollerabili quando le maggiori minacce sono rimosse. Così fu della convenzione di Basilea. Guardata a fronte di quella mole paurosa dei tre riscatti e dell'universale esercizio Spaventa, la convenzione di Basilea era sembrata un carico accettabile. Ma quando non si ebbe altro impaccio innanzi, parve anch'essa piena di dubbiezze e di tranelli. E in verità, ve lo confessarono anche gli