

abbia dichiarato che riteneva necessari provvedimenti più radicali perchè potesse essere raggiunto lo scopo, per il quale la precedente amministrazione aveva presentato il progetto.

Giacchè la relazione del bilancio dei lavori pubblici non fa menzione della ripresentazione di simile proposta di legge, io mi permetto di dirigere l'interrogazione all'onorevole ministro, onde sapere se sia nell'intenzione del Governo che il progetto in questione venga riproposto.

Io credo di non avere bisogno di giustificare l'interrogazione, che mi permetto di dirigere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per lo passato i rappresentanti delle provincie, che non avevano ferrovie, credettero giusto ed equo di non fare domande di sorta. Troppa era la sproporzione tra la quantità di ferrovie che esistevano nell'alta Italia, e quelle, delle quali era dotato il Mezzogiorno: giustizia voleva che l'equilibrio fosse possibilmente ristabilito; e questo equilibrio non è oggi raggiunto, ma è un poco meno remoto.

Egli è perciò che anche noi rappresentanti di provincie, le quali non hanno nè punto nè poco ferrovie, crediamo essere oggi dovere nostro dirigere al Governo formale domanda perchè anche ai nostri rappresentati sia resa giustizia.

Noi siamo, per così dire, segregati dalla vita civile, dal consorzio di tutte le altre provincie. Accennerò, per esempio, che dall'estremo limite del collegio cui appartengo occorre maggior tempo a percorrere la provincia di quanto abbisogni a traversare tutto intero il resto della penisola. Grave è il danno che risentono le nostre produzioni, eccessivamente rincarite per la mancanza di ferrovie dalle spese dei lunghi trasporti necessari a tradurle sul luogo dello smercio. Le nostre industrie, appena nascenti, aventi a disposizione copia di forza naturale idraulica, non possono svilupparsi perchè troppo sono le spese per l'arrivo a noi delle materie prime ai nostri avventori di ciò che verrebbe prodotto.

Mi permetto di sottoporre un'altra considerazione che riflette un interesse generale in relazione alla posizione geografica e strategica della Valtellina.

La nostra valle fu pur troppo nei secoli decorsi una tappa nel cammino che le coorti alemanne percorrevano discendendo nel ducato di Milano. Anche in tempi recenti, e segnatamente nella guerra del 1866, la Valtellina rimase in parte occupata dal nemico e non fu possibile di impedirlo, in quanto che troppa è la distanza che doveva essere percorsa perchè le truppe avessero il tempo di arrivare al valico che l'avversario varcava.

Ora qualunque benchè lontana contingenza di guerra non può non tenere in allarme popolazioni le quali, con tutto quel buon volere del quale diedero prova in ogni nostra guerra d'indipendenza, si troverebbero, per difetto di sollecite comunicazioni ferroviarie, nella impossibilità di difendere se stesse e le provincie finitime alle quali gli avversari perverrebbero se la difesa non possa essere apposta al valico delle Alpi.

Per queste osservazioni io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà dire una parola la quale possa infondere nell'animo delle popolazioni che ancora non hanno il beneficio delle ferrovie, la persuasione che l'ora della giustizia abbia anche per esse suonato.

DI BLASIO. Giacchè, senza volerlo, siamo entrati a vele gonfie nel *mare magnum*, siamo scesi nel campo delle questioni ferroviarie, mi permetto anche io di intrattenere brevemente la Camera sopra una questione ferroviaria di non lieve importanza.

Veramente mi fa pena e l'animo mio è indegnato di dovere da undici anni sempre richiamare l'attenzione del Governo sulla esecuzione di due leggi.

Nel 1865 fu decretata la costruzione di una ferrovia da Termoli per Campobasso a Napoli; scorse il periodo di cinque anni, in cui doveva costruirsi, ed essa non venne costruita.

Fu allora, nel 1870, che il Parlamento fece una seconda legge con la quale confermò la prima, concedendo alla società delle Meridionali nuovi termini, i quali non oltrepassassero quelli già concordati con la legge anteriore; fermi restando tutti i patti intorno alle multe, nelle quali la società era incorsa od era per incorrere.

È scorso pure questo secondo termine, la ferrovia Termini-Campobasso-Napoli è tuttora allo stato di desiderio, con quanto rispetto delle leggi e con quanto decoro della nostre istituzioni io non lo so.

Io veggo che da tutte le parti si domandano costruzioni ferroviarie; credo pertanto che ormai il Governo si è dovuto formare un criterio generale e che egli possa e debba venire finalmente alla conclusione che qualunque cosa accada, o che la società delle Meridionali resti in piedi, o che il Governo subentri alla medesima, esso deve dare la precedenza alla costruzione di quelle ferrovie che già sono state votate per leggi, altrimenti tutto è confusione, tutto è disordine ed ingiustizia; noi non troveremo più la via dritta, e così si scalgano, come dissi altra volta, le basi di un Governo onesto e civile.

Io quindi torno a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Che cosa intende egli di fare. Intende egli venire una buona volta ad una