

LII.

TORNATA DELL'8 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per il condono di debiti di massa ai militari della classe 1845 e anteriori, che non sono più sotto le armi, e la relazione della Commissione centrale di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico del 1875. = Interrogazione del deputato Massari sopra le notizie che corrono di straordinari provvedimenti militari — Risposta del presidente del Consiglio — Repliche del deputato Massari, e nuove dichiarazioni del ministro. = Interrogazione svolta dal deputato Giudici sulle cause di ritardo della costruzione del tronco Milano-Como con Chiasso e della stazione ferroviaria di Como col porto di quella città, e sulle condizioni della società del Gottardo, e se sia vero che esistono pratiche per ottenere la soppressione del tronco Lugano-Bellinzona pel monte Ceneri, e che intende di fare il Governo. = Interpellanza del deputato Bertani Agostino, annunciata il 31 maggio, sui motivi per cui è venuta meno la società del Gottardo ai patti stipulati nella convenzione di Berna, sulla garanzia pel compimento della galleria e sua congiunzione con alcune linee, come sia mancata alla Camera la partecipazione dei risultamenti delle annuali ispezioni italiane sui lavori, e quali provvedimenti intenda di stabilire il Governo per rendere efficace la tutela italiana in quella impresa — Risposte del ministro per i lavori pubblici a queste due interrogazioni. = Annunzio di una interrogazione del deputato Parpaglia sulla costruzione di ferrovie sarde. = Svolgimento di una interrogazione del deputato Di Blasio sulla esecuzione delle leggi 14 maggio 1865 e 28 agosto 1870, e di un'altra del deputato Mascilli intorno alle intenzioni sulla costruzione della linea ferrata Termoli-Campobasso-Benevento — Risposte del ministro per i lavori pubblici. = Interrogazione del deputato Romano sulla costruzione a farsi di una ferrovia appulo-sannitica — Risposta del ministro medesimo. = Spiegazioni personali del deputato Mascilli.

La seduta è aperta alle ore 2 30 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che è approvato.)

LO MONACO, segretario. Sono giunte alla Camera le seguenti petizioni:

1285. Vari cittadini della Valle d'Aosta fanno vive istanze perchè sia mantenuto nella sua integrità il sussidio chilometrico fissato nella proposta di legge presentata dal deputato Carutti per la costruzione della ferrovia da Ivrea ad Aosta.

1286. I componenti il Consiglio direttivo dell'associazione cosmico-umanitaria sedente in Roma fanno istanza perchè la Camera voglia tener conto del voto espresso da quell'associazione il 15 marzo 1875 per l'abolizione della pena di morte nella prossima discussione del nuovo Codice penale.

1287. Lo stesso Consiglio fa pure istanza perchè nella discussione del nuovo Codice penale siano introdotte delle disposizioni dirette ad eliminare interamente o rendere meno frequenti i duelli.

PRESIDENTE. Onorevole Cairoli, ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

CAIROLI. A nome anche del generale Garibaldi raccomando le petizioni 1286 e 1287 che l'associazione cosmico-umanitaria sedente in Roma, e diretta da egregie persone, ha presentato alla Camera domandando l'abolizione della pena di morte e provvedimenti, d'indole specialmente morale, contro il duello accennando all'origine, alle cause che lo alimentano, ed ai paesi ove, malgrado il celebrato valore degli abitanti, questo pregiudizio è quasi scomparso. L'associazione presenta e sostiene con validi argo-

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

menti alcune proposte che potranno contribuire a farlo cessare in Italia.

Al nome di Garibaldi, l'eroe ammirato dal mondo, posso aggiungere quello di Nino Bixio il perfetto Baiardo, che proruppe con eloquente invettiva contro il duello, augurando la sua disparizione anche dal nostro paese.

Io propongo che quelle petizioni siano trasmesse alla Commissione che sta elaborando il progetto del nuovo Codice penale.

PRESIDENTE. L'onorevole Cairoli propone che le petizioni segnate coi numeri 1286 e 1287 sieno trasmesse alla Commissione che dovrà riferire sul progetto di Codice penale.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta si intenderà adottata.

(È ammessa.)

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE E DI UNA
RELAZIONE GOVERNATIVA.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio e ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, presidente del Consiglio, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge, d'accordo col ministro della guerra, per il condono del debito di massa ai militari in congedo assoluto anteriormente al primo settembre, ed a quelli in congedo illimitato delle classi del 1842, 1843, 1844 e 1845. (V. *Stampato*, n° 93.)

Ed ho pure l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione centrale di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico per l'anno 1875. (V. *Stampato*, n° VI).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio, ministro per le finanze, della presentazione di questo progetto di legge e di questa relazione, che saranno stampate e distribuite.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MASSARI
AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.

PRESIDENTE. Nella seduta di ieri l'onorevole Massari ha presentato una domanda d'interrogazione diretta al presidente del Consiglio nei termini che seguono: « Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole presidente del Consiglio intorno a notizie che corrono di straordinari provvedimenti militari. »

Fu stabilito che questa interrogazione avesse luogo nella seduta d'oggi.

Do quindi la parola all'onorevole Massari per svolgerla.

MASSARI. Trattandosi di argomento il quale si riferisce all'indirizzo generale della nostra politica, ed implica conseguentemente la responsabilità collettiva dell'intero Gabinetto, io ho creduto conveniente ed opportuno di non rivolgere la mia interrogazione nè all'onorevole ministro della guerra, nè all'onorevole ministro della marina, nè all'onorevole ministro degli affari esteri, ma bensì all'onorevolissimo presidente del Consiglio.

E dopo questo esordio, il quale, spero, questa volta sarà trovato breve anche dal mio amatissimo presidente (*Ilarità*), entro in materia senza ulteriore preambolo.

I recenti casi di Costantinopoli hanno, non dirò aggravata, perchè voglio contenermi in linguaggio della più stretta moderazione, ma singolarmente modificata la condizione delle cose orientali; e l'impressione che essi hanno prodotto in tutta Europa, è stata grande e profonda.

L'opinione pubblica di tutti i paesi civili, sollecita come giustamente essa è degli interessi della pace, se n'è turbata e commossa, ed era ben naturale che la nostra Italia partecipasse largamente a questo sentimento di tutti i popoli civili.

Ora, avviene che in cosiffatto stato di cose, quando gli animi si trovano sotto il peso di certe impressioni, avviene, dico, che facilmente si possa prestar fede a notizie e a dicerie le quali, in condizioni normali, non incontrerebbero il minimo credito. La fibra pubblica diventa, dirò così, più eccitabile, più impressionabile; si leggono con premura i diari officiosi, e non solo ci si legge ciò che essi scrivono, ma si pretende anche di leggere nel bianco che intercede fra le righe nere dei loro articoli; si annette molta importanza a prospetti statistici di forze militari e navali che essi stimano di dover pubblicare; si annette molta importanza a voci le quali non si sa di dove traggano origine e di dove provengano. Ed è in vista di queste disposizioni della pubblica opinione, che nessuno indubitatamente vorrà riconoscere in questo recinto, che io ho stimato di rivolgere una concisa interrogazione all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri.

Si parla adunque di armamenti straordinari che sarebbero progettati ed anche decretati; si parla dell'invio ulteriore di altre navi nei mari d'Oriente; si parla perfino della formazione di un campo d'osservazione nelle vicinanze di Brindisi.

L'onorevole presidente del Consiglio dei ministri e tutti i suoi colleghi comprenderanno agevolmente

quanto sia necessario, quanto sia opportuno di dire schiettamente al paese ciò che vi sia di vero in proposito, di dire se questi fatti siano oppure no sussistenti, se siano completamente insussistenti, oppure se in essi vi sia qualche parte di vero.

Dalle risposte che sarà per dare l'onorevole presidente del Consiglio, io ed il paese potremo arguire facilmente quali siano gli intendimenti del Ministero nelle attuali contingenze.

Io comprendo, e mi rendo facilmente ragione della riservatezza che il Ministero è obbligato ad usare in sì gravi momenti nel suo linguaggio, ma voglio sperare che dalla risposta che esso sarà per dare nascerà nell'animo mio la grata impressione, che il Governo del Re persevera nella politica pacifica praticata da noi costantemente, con tanto onore e con sì meritata fortuna. Questa politica pacifica, che è sollecita di conservare e di consolidare le amicizie antiche e nuove, ma che in pari tempo è gelosa dell'indipendenza e della dignità del nostro paese; questa politica pacifica che è pronta a trasformarsi in bellicosa, qualora venisse in mente a qualcuno di offendere i nostri diritti e la nostra dignità; questa politica pacifica che serba la sua indipendenza e la sua libertà d'azione, e che è ripugnante dall'accingersi a percorrere la via sdrucchiola e pernicioso delle avventure; questa politica pacifica, dico, è dettata al nostro paese dai suoi antecedenti, dai suoi interessi, dai suoi desiderii, e dirò anche dai suoi doveri. (Benissimo! *a destra*)

Gli interessi del nostro paese, sia che si considerino dal lato finanziario, sia che si considerino dal lato amministrativo, esigono imperiosamente la pace; ed in pari tempo noi nel propugnare la causa di essa non facciamo se non sciogliere quell'ufficio di civiltà e di pace, che è affidato al nostro paese.

E qui la Camera mi permetterà che io evochi una ricordanza, che in questi giorni, nei quali ricorre una commemorazione dolorosa per tutti, per me dolorosissima, è sorta nell'animo mio. Nel 1856 il glorioso ministro del piccolo Piemonte, facendosi interprete dei dolori e delle speranze di tutti gli Italiani, pronunciò per la prima volta il nome sacro dell'Italia nel Consesso ufficiale dell'Europa, e non misurò l'energia del suo linguaggio dall'esiguità delle forze materiali, delle quali poteva disporre, ma bensì dalla grandezza e dalla giustizia della causa che sosteneva, dalla magnanimità dei propositi del suo augusto Sovrano, e dalla deliberata volontà di sacrificio delle virili popolazioni che abitano le falde delle Alpi. (Benissimo! Bravo! *a destra*)

In quei giorni, o signori, il conte di Cavour disse all'Europa, a nome nostro, che l'Italia debole e divisa era e sarebbe sempre stata una cagione di

perturbazione e di disordine per tutta l'Europa, ma che l'Italia unita e prospera sarebbe stata invece un elemento di pace, una guarentigia d'ordine e di civiltà. L'Italia nostra, diciamolo con orgoglio, o signori, ha mantenuta quella promessa. Essa non fu una vana frase, fu il grido fatidico dell'uomo di genio, che precorreva l'opera sua e quella dei tempi; ma fu pure una solenne promessa che l'Italia ha sinora lealmente mantenuta; ed io confido che nei momenti attuali non sarà per mancarvi.

Quindi è che, rivolgendomi alla cortesia dell'onorevole presidente del Consiglio, affinché voglia dare alla mia interrogazione una risposta precisa e categorica, io manifesto molto sinceramente la speranza che la sua risposta abbia ad essere informata da quello stesso sentimento di patriottismo inestinguibile che ha dettata la domanda. (Bravo! Bene! *a destra*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. (*Segni di attenzione*) L'onorevole Massari mi ha ieri avvertito che intendeva indirizzarmi una interrogazione: non ho esitato ad annuire al suo desiderio e l'accettai per la seduta d'oggi.

Avrei dovuto accettarla, anche immediatamente, perchè avrei potuto immediatamente rispondergli.

L'onorevole Massari dimandava se erano vere le voci che correvano di apprestamenti militari e di armamenti straordinari ordinati dal Governo. Un solo motivo mi fece esitare a rispondere subito. Volli indagare se mai ci fosse stato qualche fatto, non già che potesse offrire la ragione od un fondamento qualsiasi alle voci che si dicono diffuse, ma anche solamente un pretesto.

Oggi affermo che non ne ho trovato alcuno. Posso quindi rispondere molto brevemente all'onorevole Massari.

Io posso dichiarare alla Camera che nessun provvedimento emanò dal Governo che possa far credere che siasi ordinati apprestamenti militari; nessuna risoluzione fu presa dal Governo per aumentare le forze di terra e di mare.

E qui sarebbe interamente esaurita la domanda fattami dall'onorevole Massari, ma aggiungerò ancora brevissime parole.

L'unico provvedimento preso dal Governo del Re è noto a tutti: quando giunse la notizia dei dolorosi avvenimenti di Salonicco, il Governo del Re prese immediatamente la risoluzione di mandare nelle acque di Oriente una divisione navale, che staccò dalla squadra permanente che trovavasi nelle acque di Napoli.

Il Governo seguì l'ispirazione e la determinazione di tutte le grandi potenze di Europa e non fece che adempiere ad uno stretto dovere.

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

Sono nell'impero ottomano importanti colonie italiane; il Governo italiano in quei momenti sentiva il dovere di provvedere alla loro tutela; vi sono nell'impero ottomano colonie e cittadini che appartengono ai paesi delle potenze alleate ed amiche; il Governo italiano più vicino d'ogni altro ai luoghi ove eransi verificati quei fatti dolorosi aveva obbligo di provvedere alla tutela anche di quegli interessi. (Benissimo! a sinistra)

Dopo allora nessun altro provvedimento della natura di quelli che sono indicati dall'onorevole deputato Massari è stato preso.

Ma l'onorevole deputato Massari soggiunge; corrono voci allarmanti; abbiamo letto nei diari delle statistiche minacciose, abbiamo letto nel bianco delle linee, abbiamo creduto di scorgere un sintomo che rivelava una politica azzardata. Il pensiero, se non la parola dell'onorevole Massari, era questo.

Ebbene, vuole la Camera che io dica francamente la mia opinione? Vuole che io dica tutta la verità, che esprima tutto il mio pensiero che parmi sia il migliore modo di giustificare il Governo, di dissipare certe dicerie che hanno bensì uno scopo, ma non hanno il più piccolo fondamento?

Debbo constatare un fatto.

Dal 18 marzo in poi ho visto, e su per alcuni diari, e in certe officine d'onde escono le dicerie politiche, manifestarsi tali giudizi da farmi persuaso che una parte dei nostri pubblicisti e dei nostri uomini politici avessero fatta una larga provvista d'istrumenti ottici (*Si ride*); lenti di tutti i colori, microscopi di tutte le forze; mi sono ricordato del mio povero Artnak che giace polveroso nel mio laboratorio da dilettante: esso m'aiuta a scoprire la verità; ora vedo i microscopi politici che non hanno altro ufficio che di sfigurarla.

I fatti più innocenti e più semplici, anneriti, arrossati secondo le convenienze di partito; gli avvenimenti, anche i più naturali, ingranditi di 400 e 500 diametri. (*Si ride*) Si è scoperto nientemeno che un campo militare si preparava a Brindisi! Ma i campi militari non si preparano senza materiali, senza truppe, senza occupare terreni, case, cose tutte che si veggono facilmente da tutti. E tutto questo nelle vicinanze del collegio elettorale dell'onorevole Massari. (*ilarità*)

Si è fin parlato di una missione che era affidata al Governo italiano; ed io con mia grande sorpresa ho dovuto leggere su poi giornali e ricevere da un amico una lettera nella quale mi scongiurava d'impedire che il Governo assumesse l'incarico di portare un corpo di truppe nelle provincie insorte dell'impero Ottomano coll'incarico di reprimere l'insurrezione; cosicchè si è perfino pensato che una

parte del nostro glorioso esercito dovesse rimpiazzare quei famosi giannizzeri (*ilarità*) che un tempo furono il braccio più vigoroso col quale l'imperatore ottomano eseguiva le sue più perigliose operazioni di guerra.

Signori, come ho avuto l'onore di dire, queste voci, qualunque sia la sorgente, qualunque sia lo scopo a cui mirano, non hanno fondamento.

Io credo, o signori, che nessuno ha il diritto di sospettare che il Governo attuale possa mai adottare la politica delle avventure; come nessuno ha il diritto di pretendere che egli adotti la divisa della pace ad ogni costo. (*Bene! Bravo!*)

Il Governo attuale non ha che uno scopo, quello di difendere gl'interessi del paese; egli non ha che una norma a cui deve uniformarsi, e sta nei principi che sono il fondamento del nostro diritto pubblico. (*Benissimo!*)

Nella seduta del 28 marzo esposi chiaramente quali fossero le idee del Gabinetto attuale in fatto di politica estera. A quelle parole io non ho nulla da aggiungere, nulla da togliere, nulla da mutare.

L'Italia ha bisogno di pace; noi abbiamo bisogno di pace per compiere le riforme del nostro ordinamento interno; il Governo attuale farà ogni sforzo perchè l'Italia possa fruire lungamente dei benefizi della pace. L'Italia ha una missione di civiltà; il Governo attuale farà tutti gli sforzi perchè la storia non possa mai registrare nei suoi annali che l'Italia abbia mai, neppure un giorno, dimenticato questa sua alta missione. (*Benissimo! Bravo! a sinistra*)

MASSARI. Mi duole che l'onorevole presidente del Consiglio nella sua risposta abbia preso un grave equivoco.

Egli mi ha accagionato d'essermi fatto interprete delle voci alle quali ho fatto allusione, e mi ha perfino rimproverato d'aver parlato di cosa che non esiste, e che qualora fosse esistita, sarebbe succeduta nelle vicinanze del mio collegio elettorale.

Io, come la Camera potrà rendermi giustizia, non mi sono portato nè punto nè poco garante non solo, ma non sono stato neppure interprete delle voci alle quali ho fatto allusione. Anzi, nelle brevi parole che ho pronunziato, ho detto molto esplicitamente che era importante che queste voci, le quali non si sapeva da dove traessero la loro origine, fossero precisate, e fosse determinato se esse avessero la minima sussistenza.

Invece d'un rimprovero da parte dell'onorevole presidente del Consiglio, lo dico schiettamente, mi aspettava ringraziamenti; poichè l'ho collocato nella condizione di dover dire che tutte queste voci, che turbano la pubblica opinione (cosa della quale l'onorevole ministro mi ha dato piena testimonianza,

citando quella certa lettera che gli è stata scritta), che tutte queste voci, dico, non erano sussistenti. Confesso dunque che, anzichè a rimproveri, io mi aspettavo a ringraziamenti.

Io comprendo poi la riservatezza in cui egli doveva rinchiudersi, e siccome egli, su per giù, ha ripetuto quello che ho detto io, non posso che dichiararmi appagato della sua risposta. Solamente mi preme di aggiungere che l'onorevole presidente del Consiglio ha dichiarato che una interrogazione fosse cosa superflua dal momento che nel programma da lui letto a questa Camera il giorno 28 marzo, aveva significato quali fossero gli intendimenti del Governo riguardo alla politica estera.

Mi permetta di ricordare all'onorevole presidente del Consiglio che la sola frase chiara relativa alla politica estera di quel programma, era quella certa frase colla quale si diceva che il Governo voleva confortare l'amicizia dei Governi colla simpatia dei popoli.

Egli permetterà a me deputato della opposizione di Sua Maestà che in ogni occasione io abbia il timore che, grazie alla politica del Gabinetto presieduto dall'onorevole Depretis, corriamo rischio di perdere l'amicizia dei Governi, senza guadagnare la simpatia dei popoli. (Bene! a destra)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. L'onorevole deputato Massari, se ho bene inteso, si è dichiarato appagato della mia risposta...

MASSARI. Su per giù.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mezzo appagato e mezzo no: sta bene. (ilarità)

Forse l'onorevole Massari voleva sapere qualche cosa di più, e dopo avere dichiarato che comprendeva benissimo la prudenza che doveva a se stesso imporre il Governo, avrebbe desiderato che i suoi avversari che sono al potere avessero dato prova della loro leggerezza, abbandonando quella riserva che è pure loro strettissimo dovere. (Si ride) Questo è certamente il desiderio dell'onorevole Massari.

Ma l'onorevole Massari dice: voi mi accusate di avere esposto dei fatti, mentre io non ho parlato che delle voci che si erano diffuse e che importa smentire; ma recando queste voci e queste dicerie evidentemente assurde, quando trattasi di fatti che ognuno può verificare, come quello di un campo stabilito a Brindisi, che certo l'onorevole Massari doveva sapere insussistente, in tal caso era facile il giudicare da questa, qual fede meritassero le altre dicerie.

L'onorevole Massari ha aggiunto che nel programma del Ministero aveva trovato una frase ambigua, una frase che non diceva nulla, e che a suo giudizio il Ministero attuale avrebbe finito per per-

dere l'amicizia dei Governi, senza acquistare la simpatia dei popoli.

Il giudizio di un avversario deve essere questo, ma l'onorevole Massari mi permetterà di credere che ci sia una parte della Camera, la maggioranza senza dubbio, che si permette di professare un'opinione contraria alla sua. (Approvazioni)

Una cosa però mi stupisce. Da un certo tempo i diari esteri espongono giudizi od apprezzamenti affatto identici a quelli testè manifestati dall'onorevole Massari.

Quella parte del programma ministeriale che parla del nostro desiderio di conservare le simpatie dei popoli, parve sospetta e rivoluzionaria ad alcuni giornali esteri eminentemente conservatori.

Cosicchè furono biasimate quelle parole sacrileghe pronunciate da un Governo nato collo svolgersi delle istituzioni parlamentari, in un paese come l'Italia, dove l'unità è stata fatta sotto il vessillo della libertà, ebbene ad un Governo che ebbe tale origine fu ascritto a colpa lo aver nel proprio programma politico dichiarato che ambiva di conservare l'amicizia dei Governi, ma nello stesso tempo di acquistare nuovi titoli alla simpatia dei popoli.

Questa frase ha ferito l'onorevole Massari, il quale, perchè ci siam permessi di pronunziarla, credette che avessimo messa in pericolo quella pace di cui l'Italia ha bisogno, che noi tutti dobbiamo riconoscere essere una delle più grandi nostre necessità se vogliamo compiere l'interno ordinamento dello Stato, se vogliamo attuare quelle riforme che sono da tanti anni desiderate. Ebbene basta questa frase perchè tutta la verità del programma ministeriale possa essere messa in dubbio dall'onorevole Massari.

Sa l'onorevole Massari che questa coincidenza tra certe voci che vedo registrate in alcuni diari esteri e che poi si riproducono nei diari italiani, ed hanno un'eco pel Parlamento fanno nascere delle strane idee? Sa che queste voci che io lessi per caso, in un giornale che si stampa, per esempio in Russia, poi ricompare in un diario italiano, e parla di certi patti stipulati, per cui l'Italia dovrebbe essa stessa incaricarsi d'occupare le provincie insorte della Turchia, poi queste e simili voci vedo portarle nel Parlamento, sa che cosa debbo concludere? Debbo concludere che il Gabinetto attuale fa gli interessi del paese e che ci sono dei partiti e in Italia e all'estero che vorrebbero abbattearlo non potendo farne uno strumento dell'ambizione propria. (Bene! Bravo! a sinistra)

Ma noi staremo al nostro posto, noi nella nostra politica non avremo altra guida che l'interesse del paese, i nostri atti non avranno altro scopo che i

vantaggi che il paese ha diritto di ottenere. Terremo alta la nostra bandiera e non ci preoccuperemo di queste voci e di questi giudizi, sia che appariscano nei diari esteri, sia che ricompariscano nei diari nostrali. (*Voci di viva approvazione*)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO GIUDICI.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Giudici, rammenterò il tenore della sua interrogazione. Essa è così concepita :

« Il deputato Giudici chiede d'interrogare l'onorevole ministro per i lavori pubblici :

« 1° Sulle cause del ritardo alla esecuzione della congiunzione del tronco Milano-Como con Chiasso e della stazione ferroviaria di Como col porto di quella città ;

« 2° Sulle condizioni della società del Gottardo, e se sia vero che sussistono pratiche per ottenere la soppressione del tronco Lugano-Bellinzona pel monte Ceneri pattuito nella convenzione di Berna del 1870. »

L'onorevole Giudici ha facoltà di parlare per svolgere la sua interrogazione.

GIUDICI. L'onorevole ministro per i lavori pubblici non può ignorare, come non può ignorare la maggior parte della Camera, non fosse altro che perchè gli argomenti sui quali oggi interrogo l'onorevole ministro per i lavori pubblici, furono già soggetto di un'altra mia interrogazione l'anno scorso, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, e reggeva questo Ministero l'onorevole Spaventa, non può, dico, l'onorevole ministro, come non può la Camera, ignorare come esista negli obblighi assunti dalla società dell'Alta Italia nella convenzione del 1864 e nell'atto addizionale del 1865, quello di avere compiuta la congiunzione della stazione di Camerlata con quella di Chiasso fin dal principio del dicembre 1874; giacchè per siffatta epoca scadeva il termine pattuito fra le due parti contraenti, vale a dire fra lo Stato e la società dell'Alta Italia in cui questo tronco doveva essere ultimato.

Un'altra condizione di questo capitolato era che la stazione ferroviaria di Como dovesse essere per la stessa epoca congiunta col porto del lago.

Ebbene, l'anno scorso, a questa stagione, ad un dipresso, questi obblighi non erano ancora stati adempiti dalla società dell'Alta Italia, ed io interrogava il ministro dei lavori pubblici sui motivi che avevano potuto portare questo ritardo, e sui mezzi che egli si proponeva di impiegare per costringere

la società dell'Alta Italia all'adempimento dei suoi obblighi.

L'onorevole Spaventa allora mi rispondeva, dopo altre cose: « che i fatti da me lamentati erano veri pur troppo, che egli non aveva dal canto suo mancato di sollecitare l'avviamento ed il compimento delle opere indicate, che la società era evidentemente fuori dei termini convenuti, ma che il Governo non aveva altro mezzo coattivo tranne quello di dichiarare la decadenza della società. »

Mi giova di rammentare questo fatto, e di precisarlo, perchè in un momento in cui il Governo italiano è accusato di usare mezzi leciti ed anche forse illeciti per costringere le società estere, le quali hanno impiegato vistosi capitali per diversi lavori in Italia, a delle transazioni per loro dannose, in questo momento, dico, giova far vedere come per lo meno non sempre il torto sia da parte del Governo italiano, ma che queste società pure ne hanno dei gravi e di quelli indiscutibili, come sarebbe il fatto attuale, su cui mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera.

Or bene, venendo alla mia interrogazione, io debbo interessare la cortesia del ministro a dirmi se gli risulta che la congiunzione della stazione di Como colla stazione di Chiasso (la quale, nel momento in cui parlo, non è ancora compiuta) sia vicina a compiersi; e su questo spero che l'onorevole ministro potrà darmi una soddisfacente risposta.

Debbo poi ripetere all'onorevole ministro l'interrogazione che già mossi l'anno scorso, sulla causa dei ritardi nel compimento della congiunzione della stazione ferroviaria di Como col porto del lago, e qual mezzo intenda di usare per promuovere il pronto compimento di questo breve tronco di strada, che tanto interessa il commercio di quella zona di territorio che da questo tratto di strada ferrata dovrebbe essere servita.

Comprendo la delicata posizione in cui si trova il ministro mentre pendono le trattative, a tutti note, tra il Governo e la società dell'Alta Italia; sullo stato delle quali trattative io avrei ben torto se chiedessi ora il menomo schiarimento. Solo gli chiedo di precisare che cosa egli intenda di fare nelle due eventualità che possono verificarsi in questo affare, vale a dire nel caso che la convenzione che si sta trattando coll'Alta Italia venga combinata, e cosa intenda di fare nel caso che la convenzione vada a monte.

Si capisce infatti che, se il progetto di convenzione fosse accettato tal quale fu proposto dal Ministero precedente, e quale sta davanti alla Camera attualmente, gli obblighi della società dell'Alta Italia verrebbero a cessare, e quindi non potrebbe

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

assumersi il compimento di questo tronco altri che il Governo. Ora, io domando se il Governo si prende l'impegno di costruirlo (in tale caso) nel più breve tempo possibile.

Questa domanda non sarà indiscreta da parte di un deputato che rappresenta gli interessi di quella zona di territorio, e che potrebbe naturalmente, prima di dare il suo voto in proposito, preoccuparsi anche delle conseguenze che la convenzione potrebbe avere sugli interessi delle popolazioni da lui rappresentate.

Chiedo poi alla cortesia dell'onorevole ministro una risposta intorno all'altra parte del quesito, pel caso, cioè, che le convenzioni che si stanno trattando non approdassero, e vorrei mi dicesse quali mezzi egli intenderebbe di impiegare nel caso che i rapporti tra il Governo e l'Alta Italia rimanessero quali sono ora, per spingere questa società all'esecuzione dei suoi impegni, nel più breve termine possibile.

L'onorevole ministro capirà quanto interessi a quelle popolazioni di essere illuminate su questo stato di cose e sui divisamenti del Governo.

Mi rimarrebbe ora trattare la seconda parte della mia interrogazione, quella cioè che riguarda i rapporti del Governo italiano col Governo svizzero, in relazione alla società del Gottardo. Siccome però ho dichiarato all'onorevole Bertani che non sarei entrato in questa parte della questione, visto che egli aveva, subito dopo di me, chiesto di fare una formale interpellanza al Governo sulle condizioni di quella società, io rinunzierò alla parola, limitandomi a domandare al ministro una cosa sola. In tutti i principali diari che trattano di cose ferroviarie, non si fa mistero che la società del Gottardo intende di proporre la soppressione di alcuni tronchi ferroviari, onde diminuire le spese di costruzione, e fra questi tronchi si accenna precisamente a quello fra Lugano e Bellinzona, attraverso al monte Ceneri.

La soppressione di questo tronco riuscirebbe di grandissimo danno non solo alla provincia di Como, ma anche a Milano ed a tutte le provincie orientali della Lombardia, e a quella parte del Veneto a cui la strada del Gottardo dovrebbe servire di sbocco nelle valli svizzere, nella valle della Reuss e nel bacino del Reno. Quindi io vorrei sapere quali sono i divisamenti del Governo a questo proposito, e di quali mezzi egli intenda anche qui valersi per ovviare al pericolo che si manchi ai patti stabiliti nella convenzione di Berna.

PRESIDENTE. Spetterebbe la parola all'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma siccome l'interrogazione dell'onorevole Giudici ha molta relazione

con quella dell'onorevole Bertani, parmi perciò che sia più conveniente che l'onorevole ministro si riservi a rispondere dopochè l'onorevole Bertani avrà svolto la sua interpellanza.

Aderisce l'onorevole ministro?

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Aderisco.

PRESIDENTE. Allora do la parola all'onorevole Bertani per svolgere la sua interpellanza.

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO BERTANI A. SOPRA I MOTIVI PER CUI È VENUTA MENO LA SOCIETÀ DEL GOTTARDO AI PATTI STIPULATI NELLA CONVENZIONE DI BERNA.

BERTANI A. È una vera fatalità codesta *via crucis* ferroviaria che noi percorriamo da tanti anni! Bisognava proprio venire in Roma a pentirsi del gran peccato commesso nel 1871 a Firenze chiedendone venia al grande penitenziere; e fu peccato mortale per la convenzione di Berna che, rotto il capo e fratturate le gambe, non può più camminare e fa pietà a sentirla!

E vedete, o signori, come la resistenza delle cose inesplorate e la volontà e l'intelligenza scarsa o distratta degli uomini hanno contribuito a quel disastro. E considerate intanto come per questo nuovo, ma non finale giudizio di quella convenzione, si trovino mutate le parti a cinque anni di data.

L'onorevole Depretis, avverso forse fin dalla nascita al Gottardo, epperò acerbo nemico della convenzione di Berna nel 1871, è ora presidente del Consiglio. L'onorevole Zanardelli, che si oppose con tutto il suo lucido intelletto e con tutti i suoi nervi a quella convenzione, e profetizzò che per essa noi avremmo avuto le *ferrovie romane all'estero*, è adesso ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Melegari, che per bocca del suo collega, l'onorevole Correnti, fu con lui dichiarato, per la liberalità adoperata nella conferenza di Berna, uno dei due Don Magnifici italiani, allora nostro ministro a Berna, anima sincera e centro di azione per quel trattato, è ora ministro degli esteri, e sta seduto su quello scranno, quasi imputabile della sua fede sciupata e delle amare delusioni patite. L'onorevole Correnti, già nostro incaricato per le conferenze di Berna, è in questi giorni stessi incaricato di altre e più difficili missioni ferroviarie, per le quali io vorrei trovargli uno scongiuro, affinché non soffrisse la iettatura che lo colpì nella convenzione di Berna. (*ilarità*)

L'umilissimo oratore, che adoperossi nel 1871

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

colle unghie e coi denti per ottenere qualche modificazione vantaggiosa agli interessi italiani nella convenzione, è obbligato a compiacersi seco stesso nel riprendere la parola su quell'argomento in accordo coll'onorevole Podestà, che allora era membro di quella Giunta parlamentare, che non volle accettare transazione alcuna per quella convenzione da lui, coi suoi colleghi, approvata e lodata.

Messo da parte me stesso, io non veggio che due entità che si conservano ferme al loro posto da cinque anni a questa parte: l'esigente e fiero Gottardo, che non vuol darsi per il prezzo convenuto, e l'arguto e tenace Bonfadini, il quale è costretto in questa faccenda, una volta suo malgrado, una volta forse di buon grado, ad essere antiministeriale.

Ma che avvenne dunque di enorme tanto da fare risorgere coll'autorità delle prove gli oppositori a quella convenzione, già sterminati dal blandissimo Mordini, alleati ora con gli stessi suoi fautori del 1871? Arduo quesito cotesto, e più faticosa la profezia del come si potrà scioglierlo fra le parti contraenti di quel patto.

Questo soltanto, per ciò che riguarda il criterio degli uomini, io debbo, o signori, farvi osservare, ed è importante che abbiate la compiacenza di seguirmi nella breve esposizione.

Nella seduta del 6 ottobre 1869 della conferenza di Berna fu proposto dalla sezione politica questo articolo che traduco letteralmente dal francese:

« Nel caso in cui una società non potesse più continuare l'esecuzione o l'esercizio della linea, e la Confederazione svizzera non volesse incaricarsene, il Governo federale s'indirizzerebbe in tempo agli Stati contraenti per intendersi con essi sulla continuazione della costruzione o dell'esercizio. »

La conferenza nel suo pieno consesso, dinanzi a cui fu posto questo articolo prudentissimo decise di non aderirvi perchè credeva « *superfluo* di pensare allora a quel caso. »

In verità, pochi anni dopo quella prudenza non apparve superflua; e l'onorevole Bonfadini, nella previsione di quella eventualità che ora si verifica, conchiudeva dicendo: la conseguenza sarà semplicissima; la Svizzera, paese eminentemente prosaico, ma eminentemente logico, si rivolgerà al Governo d'Italia e a noi, e ci dirà *due parole*: « Signori, non ci sono più danari, datecene degli altri. »

E questa è la nube nera che si addensa e ci sovrasta sul capo.

L'onorevole Zanardelli, sentenziando come *società leonina* quella che si stabiliva fra i due contraenti, Italia e Svizzera, non trovava diritti formulati per l'Italia se non che nelle generose concessioni se-

guenti: *l'Italia sarà informata; l'Italia potrà andare a vedere i lavori*; e noi perciò, diceva egli, saremo un *caput mortuum*, una *testa di legno*, una *macchina a pagare*. (*Risa di approvazione a sinistra*)

E chiedendo egli medesimo quale fosse la garanzia che ci dava il Consiglio federale svizzero, rispondeva: nessuna; *fa da cassiere e non ha responsabilità alcuna*.

E facendo i conti che altri con lui ripetevano, chiedeva ancora: « quali prove abbiamo noi che bastino 85 milioni a fondo perduto? » Il Paleocapa ne prevedeva 143; la Commissione del 1865 se ne discostava di poco, e perciò conchiudeva che bisognava fare ulteriori sacrifici.

Onorevole Zanardelli, voi che foste verace profeta cinque anni addietro, ora che siete diventato ministro, profetizzateci quando finiranno questi nostri sacrifici. (*Movimento*)

Ma gli Svizzeri, prosaici e logici eminentemente, come diceva l'onorevole Bonfadini, respingendo nel 1869 le previsioni *superflue*, presentavano nel 1871 i preventivi *gerwig* cotanto errati come base per la convenzione e giuravano sulla loro attendibilità; e poc'anzi, colla massima pacatezza, nel progetto di messaggio della direzione delle ferrovie del Gottardo al Consiglio federale svizzero, riconoscendo l'inconsistenza di quei dati tecnici e di quelle perizie che chiamarono *estimations en bloc*, e riconoscendo la leggerezza con la quale furono tenuti quali fondamenti della convenzione di Berna, dichiararono umiliati, dolenti, pentiti che lo stato attuale è una *vera calamità*, e invocano adesso l'esame profondo del Consiglio federale e dei Governi tutti interessati in quella grande impresa, circa il preventivo assai maggiore dell'attuale direttore di quelle ferrovie l'ingegnere W. Hellwag.

Dopo questa confessione generale degli Svizzeri, inginocchiatici noi tutti che votammo la convenzione di Berna e pentiti e dolenti, noi pure, ma rassegnati aspettiamo la penitenza che ci propizi da voi l'assoluzione.

Se però non è più tempo di recriminazioni è tempo certamente ancora di rettificazioni per norma nell'avvenire.

Innanzitutto ci sembra conveniente che una rappresentanza italiana sia adeguata al nostro interesse nel Consiglio di quella grande amministrazione. Ricordate, o signori, che nelle conferenze di Berna stavano riuniti cinque tedeschi, nove svizzeri e tre soli italiani: l'onorevole Melegari, l'onorevole Correnti e l'ingegnere Biglia; che nella stipulazione della convenzione di Berna trovavasi il

solo onorevole Melegari contro tre svizzeri. Era troppo pretendere!

Di più, i nostri delegati presso il Consiglio di amministrazione, gli onorevoli Servadio (defunto), l'onorevole Mordini, l'onorevole Menabrea, il commendatore Bombrini, non si sono mai recati tutti assieme a Zurigo; ed io credo di non errare dicendo che ci andasse una volta l'onorevole Menabrea, un'altra volta l'onorevole Mordini, e gli altri due non vi si accostassero mai.

Di più ancora, noi interpellanti dobbiamo lamentarci perchè la Camera non sia mai stata informata dell'esito delle ispezioni annuali che si dovevano far eseguire dal Governo italiano per i lavori del Gottardo. E se è vero che i nostri ispettori, benchè imperdonabilmente troppo tardi, siensi accorti che il preventivo del 1871 fosse molto al disotto del probabile consuntivo, perchè la Camera non ne fu avvertita in tempo, e il Governo non provvide a nulla, e si seguì a pagare? E ora domandiamo all'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto abbia finora già pagato l'Italia.

Premesse queste generali avvertenze, accolta con indulgente rassegnazione la confessione svizzera, noi interpellanti dobbiamo chiedere degli schiarimenti circa i motivi esposti nel primo articolo della nostra interpellanza; per quali la società del Gottardo è venuta meno ai patti formulati nella convenzione di Berna, e quali sieno le sue condizioni economiche attuali, rispettivamente agli impegni assunti. Noi diremo quanto sappiamo, e l'onorevole ministro ci illuminerà maggiormente.

Un gravissimo sconcerto finanziario toccò alla società per la costruzione delle ferrovie pianeggianti ticinesi.

L'avvedutissimo Cantone Ticino che, col suo fine accorgimento nel dare il sovrano consenso al percorso delle ferrovie sul proprio territorio, celebrò in quel ramo svizzero la stirpe italiana, e perciò ci rende meno aspra la delusione, il Cantone Ticino ha stipulato che le sue ferrovie fossero fatte *per le prime*. Ed infatti furono eseguite per le prime; ma il preventivo di 13,515,000 lire per la sola costruzione aumentò a 36,473,000 lire, e non è finito.

Bisognerà aggiungere le spese di amministrazione; le spese per la formazione del capitale, per gli interessi e pel *deficit* nell'esercizio, dal giorno in cui furono attivate quelle ferrovie, al giorno in cui sarà aperto il gran *tunnel* del Gottardo; e allora la somma di 200,000 lire per chilometro preventivata, ascesa già per la sola costruzione a 560,000 per chilometro circa, toccherà l'enorme cifra di 52 milioni e 543 mila lire, cioè di 800,000 lire per chilometro. E ancora non è la spesa finita; per-

chè vi sono molte liti con gli impresari e per le espropriazioni.

Ma come mai, bisogna proprio domandarsi esterrefatti, tanta spesa consunta sotto i nostri occhi, e colla sorveglianza delle parti contraenti, e soprattutto dell'Italia così vicina, che ha tanto contribuito a quella grandiosa impresa?

Io vi esporrò, signori, alcune delle ragioni, non delle ragioni che a tale esito condussero le cose.

E prima d'ogni altra, fu l'abbandono del primitivo progetto e la scelta di un tracciato che rese indispensabile una maggiore spesa di quattro milioni;

2° Fu la determinazione della società di far costruire a doppio binario le gallerie e le maggiori opere d'arte, epperò le espropriazioni proporzionate e ben pagate.

3° Il lusso nella costruzione della ferrovia, e principalmente di alcune stazioni, sicchè, per esempio, quella di Locarno, località di circa 5000 abitanti, costò più di 600,000 lire, ed è tutta fatta in pietra tagliata. Il direttore attuale di quella società, il signor Hellwag stesso, scrisse in un suo rapporto che quelle stazioni « sono improntate di tal lusso che non è abituale nei fabbricati ad uso delle ferrovie; »

4° La fretta colla quale si lavorò in economia per guadagnare il tempo perduto, per liberarsi dagli impresari, al fine di aprire quella ferrovia nel giorno avvedutamente prefissato, credo il 6 dicembre del 1872;

5° L'aumento considerevole nella spesa di amministrazione e direzione tecnica, perchè fu cambiato tutto il personale tecnico, si dovettero naturalmente dare dei compensi ai licenziati, e si elevarono considerevolmente i compensi assegnati alle decine di ingegneri austriaci, che l'ingegnere Hellwag ha seco condotti e destinati a quell'opera;

6° Finalmente un ragionevole aumento nei prezzi dei salari e nei prezzi del materiale di costruzione.

Così, o signori, il Canton Ticino, che dà o darà tre milioni di contributo alla società della ferrovia del Gottardo, costerà alla società stessa per le sue ferrovie pianeggianti 52 milioni ed oltre.

Ma c'è da riflettere che i danari ticinesi sono ticinesi, ed i danari della società sono cosmopoliti.

Noi in Italia non sapremmo fare mai di sì brillanti affari; ed io vorrei eccitare l'onorevole ministro di finanza ed il suo rigido segretario generale, a non ispirarsi alla scuola di Adamo Smith in Firenze, ma ad andare invece a Locarno, a Bellinzona, a Lugano ad impararvi la pratica esertissima dei nostri aborigeni compaesani.

Il buon esempio ticinese e la sua buona fortuna

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

furono tentati anche dagli Urani. Il cantone di Uri, che dà un milione di sovvenzione all'opera del Gottardo, ha pensato di rifarsene mediante un dazio di importazione per tutti i materiali della ferrovia e di quelli che possono servire ai lavoranti ed addetti ai lavori, e credo che vi riesca.

Noi vediamo dunque, signori, che la Svizzera da savia massaia ha saputo confortarsi nei suoi dispendi, mentre per noi non c'è da rifarsi in nessun modo e bisogna guardarsi faccia a faccia colle inesorabili cifre esposte dal nuovo direttore, ingegnere signor Hellwag.

Egli può forse per ciò sembrare un uomo fastoso, ma egli è certamente un uomo di molto ingegno e capacissimo, pieno di studi e di pratica, di molta perspicacia e di molta franchezza, e sentendo egli tutta la responsabilità che grava su di lui, dopo il cambiamento avvenuto nella direzione tecnica, ha dichiarato che ci vogliono altri 102 milioni in più per compiere le opere preventivate. Ed egli ancora non assicura di poter garantire che basti quella somma perchè nella prefazione del suo rapporto circa le perizie preventive stampato a Zurigo nel gennaio di quest'anno, dice chiaro: che quelle spese possono andare al di là dello stretto preventivo; che tutti sanno come si possono avere dei dubbi molto fondati sulla esattezza e la valutazione delle spese, le quali non sono irrevocabilmente fissate, epperò i prezzi possono variare ancora secondo i luoghi, e che vi sarà certamente da passare a nuove perizie.

Signori, in fatto di perizie di ingegneri e di pronostici medici, permettetemi di darvi un parere; ad opera finita cogli ingegneri raddoppiate le spese, e coi medici, diminuite del 50 per cento le speranze. *(Si ride)*

Ma passiamo al secondo articolo della nostra interpellanza; entriamo nella grande galleria del Gottardo ed occupiamoci della congiunzione Pino-Magadino che vuol dire Pino-Lucerna, giacchè la ferrovia da Locarno a Bellinzona, finora non è per noi che un costoso gingillo, poichè l'interruzione della linea ferroviaria, mediante il trasporto sui laghi, è un tema dibattuto e combattuto e seppellito da anni ed anni, e non dovrà più risorgere fino a che duri il senno italiano.

Senno e genio che potranno invece fornire, io lo spero ben presto, un mezzo potente per poter far superare le gravi pendenze con una grande economia di tempo e di danaro, senza cambiamento o lunghi arresti di treni, e nell'esercizio della ferrovia stessa. Alludo al sistema Agudio, che, quasi radicalmente mutato dal primo concetto, dopo le splendide prove fatte a Lanslebourg e i miglioramenti introdotti dappoi, secondo il giudizio degli

uomini competenti, quel sistema si è reso degno della più seria considerazione del Governo italiano.

Ma entriamo nella galleria già iniziata fra Airolo e Göschenen.

Dei patti stabiliti per questa grande impresa noi non sappiamo altro fuorchè furono così vaghi, così vaporosi, così indeterminati, che scritti e sottoscritti nell'agosto 1872, diedero luogo a contese fino al settembre 1875 ed ancora non furono definite del tutto. E sapete quale fosse la prima se non l'unica delle contese? Fu niente meno che quella: se l'appaltatore fosse tenuto a rivestire in tutto od in parte e in quanta parte la galleria con muratura, e se con pietra da apparecchio, o con pietra tagliata, ed in linguaggio del contratto se *avec pierre de taille* o *moëllons piqués*.

La lunga durata di questa contesa ritardò notevolmente le opere di quella galleria, sicchè nel prospetto ultimo che arriva fino al 1° aprile ora scorso, troviamo che sopra 6028 metri di scavo non ne furono rivestiti che 1819, e di piedritti non furono fatti che 1490 metri.

È da tenersi conto di questa gravissima differenza nell'opera della galleria perchè rappresenterà una gravissima differenza nella spesa.

Vi era la presunzione svizzera che la roccia del Gottardo fosse così compatta da rendere inutile forse ogni rivestimento, ma v'era anche la grande esperienza italiana, che aveva giudicato indeclinabile quel rivestimento, e su di esso aveva fondato il suo *budget* preventivo.

L'appalto, o per meglio dire, il simulacro d'appalto fatto col signor Favre non aveva stipulato nulla di ciò, e bisognò rimettersi a discrezione stipulando il contratto del settembre 1875.

Per tutto questo l'ingegnere Hellwag stimò che la galleria non verrà più a costare 48 milioni soltanto, come fu appaltata, ma sibbene milioni 59 e colle spese relative di armamento, e colle sue quote di materiale mobile arriverà a 63 milioni e qualche centinaio di mila lire.

E così 52 milioni circa per la ferrovia ticinese di pianura, 63 milioni circa per la galleria, sommano a 115 milioni circa. Ora la somma complessiva fissata per la spesa nella convenzione di Berna, ascende a 187 milioni, dai quali sottraendo 115 milioni circa, rimarranno 72 milioni disponibili, cifra all'ingrosso.

Ma sono a farsi le rettificazioni dei tracciati, furono rifatti i preventivi sbagliati. Per dare un'idea di questi sbagli dirò che, come per la costruzione delle ferrovie ticinesi piane, furono preventivate 200,000 lire al chilometro, e si arrivò alla somma di 560,000, così per la sezione Flunen-Brunnen erano preven-

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

tivate 128,000 lire per chilometro, e l'ingegnere Hellwag ne preventivò 563.

E notate che il signor Hellwag risparmiò due chilometri e mezzo su tutta la percorrenza ferroviaria.

Per tutto ciò, quel distinto ingegnere conclude il suo preventivo come segue:

Linee ferroviarie del Gottardo, non compreso il gran tunnel nè le linee ticinesi piane, L.	174,390,200
Grande tunnel »	63,373,900
Linee ticinesi piane »	51,607,400
Totale . . . L.	<u>289,371,500</u>
Assicurati:	
Capitale sovvenzioni L.	85,000,000
Capitale azioni e obbligazioni . . »	102,000,000
Totale . . . L.	<u>187,000,000</u>

Restano scoperte L. 102,371,500 e nella somma non è compreso il dispendio per la formazione del capitale mancante.

Toccati così di volo, ma con pieno suffragio di cifre e di documenti, i maggiori guai della società del Gottardo, noi, col quarto titolo della nostra interpellanza, domandiamo all'onorevole ministro dei lavori pubblici: quali siano i provvedimenti che intende adottare per rendere più efficace la tutela italiana di quella grande impresa. E per tutela italiana intendiamo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro: sulla responsabilità finora platonica del Consiglio federale; sul fatto, dallo stesso onorevole Zanardelli riconosciuto, che l'Italia, la quale nella convenzione di Berna assunse obblighi senza diritti, almeno abbia la dignità di contraente; sulle nuove proposte circa la continuità e discontinuità della linea ferroviaria; infine sul sentimentalismo inefficace ed inesaudito di quella parte della relazione Mordini, che nel 1871 ci prometteva come consolazione delle gravi spese alle quali eravamo obbligati, che « colla maggiore probabilità una buona parte di quel denaro sarebbe rientrata in paese, mercè l'opera dei nostri ingegneri, dei nostri intraprenditori, dei nostri lavoratori. »

Or bene, è necessario che si sappia, qui in famiglia, benchè numerosa, che, per fatalità di circostanze, forse senza colpa di uomini, i nostri ingegneri furono tutti rinviati; i nostri appaltatori furono tutti respinti o scorticati; i nostri operai furono per disgrazia una volta tanto fucilati.

Non si preoccupi dunque l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici, del danaro che possa ritornare, ma si preoccupi invece del danaro che dovrebbe partire; e stretto in facile accordo col suo collega, l'onorevole ministro delle finanze, sorri una volta davvero i cordoni della borsa dello Stato.

Nel raccomandare inoltre all'onorevole ministro dei lavori pubblici che egli abbia ogni cura per la attesa *soddisfazione degli interessi italiani*, noi non vogliamo prevenire le sue disposizioni, che certamente saranno conformi agli interessi stessi, e non vogliamo togliergli il prestigio delle iniziative, che concorderanno certamente coi nostri desideri, e perciò tralasciamo di esprimerli.

Mi occorre soltanto di ricordare a lui, che lo sa quanto e meglio di noi, che nella somma di contributo assegnato alla Germania, alla Svizzera, all'Italia, questa si impegnò per più del doppio di ciascuna delle due e più delle due riunite, e a noi pare che basti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io sono in debito di rispondere innanzitutto brevi parole all'onorevole deputato Giudici, il quale mi rivolse una prima domanda sopra due punti di fatto.

Egli mi chiese quali siano state le cause per cui fu tanto ritardata la costruzione del tronco di ferrovia da Como al confine svizzero presso Chiasso: e mi chiese inoltre se intendasi sì o no di far costruire quel breve tratto di strada che deve congiungere la stazione di Como alla riva del lago.

Riguardo alla prima di tali domande, io credo di poter essere tanto più spiccio, inquantochè, siccome i desideri dell'onorevole Giudici sono assai prossimi ad essere esauditi, ora che il fatto si compie, mi sembra che sia quasi superfluo il rivangare le cause per cui così tardi siasi compiuto.

Nondimeno non tralascierò di avvertire che anche coteste cause non furono veramente imputabili a grave colpa della società. E invero l'onorevole Giudici sa certamente, quale deputato di Como, come quel tratto di ferrovia di cui egli parla, il quale non misura che quattro chilometri, sia costituito per una metà all'incirca dalla galleria del monte Olimpino. Ora nel monte Olimpino avvenne che uno dei tre pozzi che furono aperti allo scopo di sollecitare i lavori di perforamento di quella galleria, diede tant'acqua che tutti i mezzi anche i più energici, che furono adoperati per rimediarvi, riuscirono inefficaci. Ne derivò che l'appaltatore il quale aveva assunto l'impresa, potè ottenere in via arbitrale rescisso il proprio contratto.

Una volta rescisso il contratto, ne nacque una conseguente interruzione di lavori: più tardi i medesimi vennero in via economica ripresi con energia, ed ora si è a tal punto che l'apertura a piccola sezione può dirsi compiuta, ed in breve lo sarà anche quella a grande sezione, sicchè posso dare affidamento all'onorevole deputato di Como che nel mese di agosto il suo paese potrà congiungersi alla Svizzera per mezzo della ferrovia.

Lunedì scorso vi ebbe in Milano la riunione dei delegati della società dell'Alta Italia coi delegati della Svizzera allo scopo di concertare le norme del servizio cumulativo fra le due società, principalmente per ciò che riflette l'uso della stazione internazionale di Chiasso, non che lo scambio del materiale mobile.

Riguardo poi al breve tronco di ferrovia che deve congiungere la stazione attuale di Como colle sponde del lago, l'onorevole Giudici ha ragione di pretendere che, siccome avvi una legge la quale prescrive che sia costruito a carico della società, così il Governo abbia il dovere di far sì che quest'obbligo della società stessa venga effettivamente adempiuto.

Sia adunque o non sia che questo breve tronco, mentre non riesce, come dicono alcuni, di grande utilità pel commercio, deturpi ediliziamente i deliziosi dintorni della città di Como, sia questo o non sia, certo si è che noi troviamo la legge, e questa legge, finchè tale, ed ove non se ne modifichino consensualmente i patti, dobbiamo farla completamente eseguire. Perciò più volte, ed anche recentissimamente, fu sollecitata la società a presentare il progetto concreto per il tronco in discorso, poichè il progetto di massima era stato già da tempo prodotto. Ora questo progetto concreto e definitivo la società promise di presentarmelo a giorni.

Ma qui l'onorevole Giudici, evocando, per così dire, anticipatamente innanzi a voi la grossa questione, che è prossima ad essere posta in discussione nella Camera, si fece a richiedere con quale utilità si esigerà dalla società la presentazione di questo progetto, se la società è moribonda. In questo caso, egli chiese, che farà il Governo?

La risposta è piana ed agevole. Se la società è moribonda, il progetto che, secondo la fatta promessa, essa deve presentarci, sarà il suo saluto supremo, con quella presentazione essa mi ripeterà alla sua volta il *morituri te salutant*. Ma il Governo come erede della società, subentrerebbe nelle sue obbligazioni, onde non ha cagione a temere, nemmeno in questa eventualità, l'onorevole Giudici. Ad ugual ragione, se dipendentemente dalle decisioni della Camera, continuerà la vita della società medesima, essa, presentato il progetto, dovrà in seguito, senza dilazione, eseguirlo.

L'onorevole Giudici mi ha in seguito domandato se mi vennero fatte delle proposte riguardo alla soppressione di una linea, che costituisce una parte della rete del San Gottardo, cioè la linea del monte Ceneri. In ciò, siccome la sua interrogazione essenzialmente si rannoda coll'interpellanza degli onorevoli Bertani e Poletà, l'onorevole Giudici mi permetterà che per isvolgere senza interruzione tutto

quell'ordine di considerazioni che devo sviluppare appunto in forza delle domande dei proponenti quell'interpellanza formale, io risponda anche a lui congiuntamente più tardi.

L'onorevole Bertani ha cominciato il suo discorso con alcune osservazioni che mi sono personali. Egli ricordò una frase con cui, quando si discusse la legge che ora si tratta di applicare, io mostrai di temere quel complesso di fatti, che diedero argomento alla sua attuale interpellanza; di temere, profeticamente come egli disse, che la convenzione che allora proponevasi potesse essere fonte di diuturni imbarazzi, minaccia all'Italia di sacrifici ulteriori e perenni.

Così mi fossi ingannato; chè le parti delle tristi Cassandre mi sono sempre sembrate uggiuose e antipatiche, onde io mi auguro e spero ancora di non essere stato completamente indovino, come mi propongo di far sì che ulteriori sacrifici pecuniari per quella convenzione non siano imposti al paese, pure mirando allo scopo che la grande via del Gottardo sia assicurata ai nostri scambi, agli aumentati rapporti colle famiglie transalpine.

Questa grande via del Gottardo io mi terrò a grandissimo onore di potere far sì che non manchi agli intenti nazionali. Chè, se prima che fosse votata dal Parlamento, io vagheggiai e propugnai con ardore un altro valico delle Alpi elvetiche che pur congiungendoci colla Svizzera e colla Germania, sarebbe corso per la massima parte sul territorio italiano, e della cui costruzione avremmo avuto noi l'incarico e la provvida cura, ora che il varco che l'Italia ha scelto attraversa la Svizzera centrale, dichiaro che, come allora fui convinto splughista, così adesso nessuno è, e sarà di me più ardente nel mirare allo scopo che la linea del Gottardo dall'Italia adottata ottenga la sua esecuzione.

Colla premessa di questi fermi intendimenti, vengo ora a rispondere alle domande che mi ha rivolte l'onorevole Bertani.

E prima di entrare nelle considerazioni che si riferiscono intrinsecamente alle condizioni dell'impresa, dirò una parola riguardo alla domanda con cui l'onorevole Bertani mi ha chiesto come mai sia mancata alla Camera ogni partecipazione intorno ai risultati delle ispezioni che il Governo italiano era in obbligo, a termini della convenzione, di far eseguire annualmente sopra la linea del Gottardo.

Io noterò a tale riguardo che il Ministero dei lavori pubblici ha invero costantemente trasmesso alla Presidenza della Camera i rapporti mensili e trimestrali che il Governo federale svizzero ha inviato in adempimento dell'impegno assunto coll'articolo 11 della convenzione internazionale.

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

Riguardo ai rapporti sulle ispezioni che annualmente eseguì la Commissione tecnica italiana in relazione alle disposizioni dell'articolo 12, io non posso dire quali siano state le ragioni per cui non furono trasmessi alla Camera dai miei antecessori. Avvertirò nullameno che nella relazione statistica 10 marzo 1873 sulle costruzioni ferroviarie, che fu presentata alla Camera, fu dato conto di quanto si riferisce alla costituzione della amministrazione sociale del Gottardo ed all'iniziamento dei lavori della grande galleria. Ed aggiungerò poi che io ebbi testè l'onore di trasmettere all'onorevole relatore della Commissione generale del bilancio dei lavori pubblici l'ultima relazione che la Commissione tecnica italiana nello scorso ottobre ha fatto al Governo, relazione in cui con molta approssimazione la Commissione stessa aveva anticipato quegli apprezzamenti sulle condizioni della società del Gottardo, che più tardi furono rese di pubblica ragione.

Ciò posto, io verrò alle domande le quali sono veramente intrinseche alla questione della quale si tratta.

Quali sono, chiede l'onorevole Bertani, i motivi per cui la società del Gottardo è venuta meno ai patti stipulati nella convenzione di Berna, e quali sono le condizioni economiche attuali della società rispetto agli impegni assunti?

A tale riguardo io debbo premettere una volta per tutte che veramente il Governo italiano non ha alcun rapporto colla società del Gottardo, ma ha rapporti soltanto col Consiglio federale svizzero, ed è questo ultimo che, a termini dell'articolo 19 della convenzione del 15 ottobre 1869, deve intendersi con la società per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo.

L'Italia adunque, del pari che gli altri Stati sovventori, è dalla Confederazione elvetica, che, anche secondo le disposizioni dell'articolo 11 della convenzione medesima, deve essere informata intorno al progresso ed allo stato dei lavori, nonchè intorno allo stato dell'esercizio. E la Confederazione fece infatti conoscere al Governo il rapporto direttore dalla società del Gottardo intorno alle sue condizioni finanziarie: rapporto che non dà certamente notizie soddisfacenti, nè liete.

L'onorevole Bertani mi ha domandato quali siano queste condizioni; ma la risposta mi pare, per così dire, superflua, poichè egli ha mostrato di conoscerle per filo e per segno coteste condizioni finanziarie, quali furono esposte dalla società del Gottardo.

Osserverò nondimeno che riguardo ai termini contemplati nella convenzione per la costruzione delle linee, riguardo agli obblighi che la società

ebbe fino al presente, non può dirsi che essa sia venuta meno assolutamente agli obblighi stessi.

Riguardo infatti ad alcune linee, la società si preoccupò forse anche troppo dei termini stabiliti per la loro costruzione. Le linee ticinesi infatti da Biasca a Locarno e da Lugano a Chiasso sono le sole che a termini della convenzione di Berna dovevano oggi essere aperte, dovevano, cioè, essere aperte entro tre anni dalla costituzione della società, e per mantenere il termine, la società lavorò con attività febbrile, sì che nel dicembre 1874 la locomotiva *percorse* se non *corse* quelle linee.

Riguardo alla grande galleria, secondo il contratto stipulato dalla società del Gottardo coll'impresa Favre, la galleria medesima dovrebbe essere compiuta pel 1° ottobre del 1880.

Ora lo stato attuale dei lavori non fa invero presumere che per quest'epoca lo sia; onde se questi lavori non prendono un maggiore sviluppo non può presumersi si finisca che nel maggio 1881. Questo termine se non corrisponde agli obblighi del contratto col Favre è però conforme, come dissi dianzi, alla convenzione di Berna, la quale presume una durata di nove anni, dall'epoca del cominciamento dei lavori fissata dal Consiglio federale, che la fissò per l'ottobre del 1872.

Per ciò l'epoca contemplata dalla convenzione di Berna pel compimento della grande galleria scadrebbe all'ottobre del 1881, epoca, in cui continuando l'andamento attuale dei lavori, può presumersi che abbia ad essere infatti compiuta.

Lo stesso è a dirsi riguardo alle altre linee ancora da costruire e il termine della cui costruzione è coordinato al termine stabilito pel compimento del *tunnel*. Fu stabilito infatti che i lavori su tali linee siano intrapresi nel tempo necessario perchè le linee in discorso possano essere finite ed aperte simultaneamente alla grande galleria; e quindi avuto riguardo alla durata presunta per la loro costruzione, siano incominciate alcune due anni e mezzo, ed altre quattro anni e mezzo prima dell'epoca in cui la galleria stessa deve essere aperta.

Riguardo a quelle linee la cui costruzione è supposta di due anni e mezzo è evidente non essere giunto il tempo pel loro incominciamento. Riguardo a quelle la cui costruzione è supposta di quattro anni e mezzo, che sono le linee da Goldau a Fluelen, da Fluelen a Göschenen, da Airolo a Biasca, da Bellinzona a Lugano, la società del Gottardo avuto riguardo al contratto col signor Favre, secondo il quale la grande galleria dovrebbe compiersi pel 1° ottobre 1880, avrebbe già dovuto incominciare. Ma ammettendo il termine ultimo contemplato dalla convenzione di

Berna, basterebbe invece che esse vengano incominciate coll'aprile dell'anno venturo.

L'onorevole Bertani mi ha pur domandato quali siano i motivi per i quali la società si è condotta al dissesto economico del quale egli ha parlato. Veramente questi motivi consistono in apprezzamenti, riguardo ai quali m'è imposto un grande riserbo. Tuttavia non ho difficoltà ad ammettere coll'onorevole Bertani, che fra questi motivi entra pure il lusso con cui furono costruite le linee ticinesi del piano; come vi entra la precipitazione furiosa con cui ebbe luogo la costruzione medesima. Aggiungerò inoltre, che a produrre le attuali difficoltà influì eziandio una circostanza che è vizio comune di quasi tutte le società ferroviarie, vale a dire l'esiguità del capitale sociale.

Esso non fu che di 34 milioni in azioni, di cui non fu fatto il pagamento che per tre quinti. Questa circostanza nel caso attuale era maggiormente a cansarsi, perchè le basi sociali furono negli statuti più svantaggiosamente determinate di quello che dai rappresentanti degli Stati erasi ritenuto nelle conferenze internazionali di Berna.

Nelle conferenze medesime infatti erasi ritenuto che fra le azioni e obbligazioni dovesse correre un rapporto di 3 a 2. Ora invece negli statuti sociali questo rapporto da tre quinti fu ridotto ad un terzo, senza di che si sarebbero avuti 61 milioni invece che 34 di capitale sociale.

Ora è increbbevole che siasi ammessa nell'approvazione degli statuti sociali questa modificazione alle basi stabilite nella conferenza internazionale, di cui faceva parte l'onorevole mio collega ed amico il ministro degli esteri, che l'onorevole Bertani riconoscerà avere in ciò bene tutelato i nostri interessi; è increbbevole siasi così indebolita la forza reale della società, pretermettendo quelle provvide sanzioni che i Codici delle nazioni civili hanno introdotto a tale riguardo, sanzioni cui in questo caso si era aggiunto il vincolo di accordi internazionali.

Altre circostanze, come accennai, che hanno influito a scemare i capitali disponibili per le linee ancora da costruire sono riposte nel lusso con cui furono piantate le linee ticinesi del piano e le loro stazioni, nel tempo precipitosamente affrettato con cui si vollero terminare.

Questa furia precipitosa fece aumentare di gran lunga la spesa, perchè si lavorò di notte con fiacole, si diedero dei premi agli appaltatori, si dovette continuare a lavorare anche dopo aperto l'esercizio, in modo che tutte queste condizioni di lavoro affatto anormale fecero aumentare grandemente la spesa.

La società era stimolata a quel lavoro affrettato dalla circostanza che ove le linee non fossero state aperte nel termine stabilito dalla convenzione di Berna, essa avrebbe perduto il sussidio dei tre milioni del Canton Ticino.

Ma per andare in traccia di questi tre milioni non solo fu speso assai più nella costruzione, ma ne avvenne pure che quello che si guadagnava da una parte, si perdette dall'altra per l'affrettata costruzione ed esercizio; imperocchè, come parmi avere accennato lo stesso onorevole Bertani, il signor Hellwag ha calcolato che per interessi e per spese di esercizio, sopra queste linee ticinesi del piano vi sarà una perdita sino alla presunta apertura della grande galleria di oltre nove milioni, per cui i tre milioni di preteso e vagheggiato acquisto ne avrebbero prodotti nove di perdita.

Ora io verrò appunto ad accennare a questa maggiore spesa che riguardo alle linee ticinesi del piano fu impiegata e calcolata oltre quanto erasi supposto nelle conferenze internazionali di Berna. Per la costruzione della linea di Biasca-Bellinzona-Cadenazzo, mentre nella conferenza internazionale eransi presunte lire 6,550,000, si spesero invece effettivamente lire 14,030,340. Per la linea di Cadenazzo-Locarno, per cui erasi ritenuta una spesa di lire due milioni, si spesero più di sei milioni; per la linea di Lugano-Chiasso, mentre presumevasi cinque milioni, ne apparirebbero spesi più di quindici. Se poi si tiene conto dell'interesse del capitale durante la costruzione, delle spese per la formazione del capitale medesimo, del *deficit* di esercizio e simili, ove contavasi di incontrare un passivo di 19 milioni, se ne avrebbe uno in cifra tonda di 52.

Ad ogni modo quel che a me sembra indubitabile si è che la società per lo meno ha tardato troppo a suonare a stormo, ha troppo atteso prima di annunciare le deplorabili condizioni finanziarie in cui essa venivasi a trovare. Se essa le avesse annunciate più presto, probabilmente non sarebbero avvenuti quei lavori di lusso dei quali si è parlato; probabilmente, a differenza di ciò che porta la convenzione di Berna, non si sarebbero costruite a doppio binario quelle linee ticinesi per le quali un binario soltanto era portato dalla convenzione internazionale.

Ma *rebus sic stantibus*, chiede l'onorevole Bertani credete voi garantiti i patti per il compimento della grande galleria fra Airolo e Göschenen, e per la congiunzione Pino-Lucerna?

Quanto alla grande galleria, essa la si potrebbe compiere certamente, poichè fra i 13 milioni che vi si sono già spesi ed i 66 milioni che sono rappresentati dai restanti sussidi degli Stati vi è più assai che il margine per provvedere. Ma se rassicuranti

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

possono considerarsi le circostanze relative specificamente alla grande galleria considerata per sè sola, dobbiamo però domandarci se nel giorno in cui la locomotiva, attraverso le profondità del Gottardo, correrà da Airolo a Göschenen, troverà essa le prosecuzioni che conducano i viaggiatori e le merci ai grandi obbiettivi germanici ed italiani. All'onorevole Bertani preme a tal uopo la congiunzione Pino-Lucerna, ad ottenere la quale da una parte, e cioè sul versante italiano, è necessario che sia costruita la linea Airolo-Biasca e quella Cadenazzo-Pino, e dall'altra parte, cioè sul versante germanico, è necessario che siano eseguite le linee Göschenen-Fluelen e Goldau-Immensee-Lucerna. Dico Goldau per adoperare le locuzioni della convenzione di Berna, ma più esattamente, secondo i fatti progettati, dovrei ora dire Art. Ma con ciò la rete del Gottardo, contemplata dalla convenzione di Berna, non sarebbe peranco compiuta, in quanto che nel versante germanico mancherebbe la linea Goldau-Zug; e, quel che più monta, nel versante italiano mancherebbe la linea che è oggetto della interrogazione dell'onorevole Giudici, la linea Bellinzona-Lugano, vale a dire la linea del monte Ceneri, come suole chiamarsi.

Ciò posto, posso io dire che od a queste linee, od alle precedenti cui accennava l'onorevole Bertani sia a noi possibile rinunciare con cuore leg-giero?

Ecco i punti ai quali, in ultima analisi, si riferiscono le domande degli onorevoli Bertani e Giudici.

L'onorevole Giudici ha anzi concretamente domandato se nessuna pratica esiste per la soppressione di quella linea del monte Ceneri, della quale egli ha parlato.

Io gli posso dichiarare nel modo più assoluto e più perentorio che nessuna pratica, nessuna trattativa in questo senso ha esistito ed esiste per ottenere la soppressione di questa linea.

Per ottenere queste linee però io debbo dichiarare, nel modo pure il più netto ed il più reciso, che ci guarderemo certamente dal proporvi fosse pure un solo centesimo di ulteriori sussidi da parte dello Stato italiano, in aggiunta a quelli che sono stati deliberati dal Parlamento.

Non lo faremo perchè ce lo vieta la legge con cui i predetti sussidi furono stanziati, la quale all'articolo 2, ha stabilito che il concorso dell'Italia nella spesa del Gottardo non potrà mai in qualunque caso eccedere la sovvenzione stabilita nella legge medesima. Ma più ancora che la legge votata al cui riguardo si potrebbe dirci che *eo modo quidquid dissolvitur quo colligatum est*, ce lo vieta la legge superiore dipendente dalle necessità nostre,

dall'entità dei sacrifici che abbiamo fatto, dall'impossibilità assoluta di oltrepassarli.

L'Italia, coll'accordare 45 milioni di sua parte per la costruzione di questa linea, ha già fatto, se mi si passa la frase, ha già fatto il possibile e l'impossibile.

Questo sforzo così sproporzionato alle sue forze essa lo ha fatto principalmente perchè aveva a cuore di congiungersi con rapida via alla Germania, come pegno d'affetto verso quella nazione i cui storici, i cui giureconsulti, i cui poeti, i cui artisti tanti studi e tanto entusiasmo avevano consacrato al nostro paese, come pegno di solidarietà fraterna fra i due popoli che per mezzo secolo avevano concentrato la propria vita intellettuale e morale in un comune pensiero, l'unità della patria germanica e della patria italiana; come pegno del desiderio vivissimo che sempre maggiormente si stringano i vincoli suggellati non meno nelle cruenti lotte dei campi di battaglia, che in quelle dirette alla rivendicazione della sovranità dello Stato contro le teocratiche usurpazioni, vincoli cementati dalla memore riconoscenza nazionale.

Questi impulsi precipuamente ci condussero a votare un sussidio, che possiamo dire sproporzionato all'entità dei vantaggi materiali che questa linea poteva arrecarci; poichè aveva ragione l'onorevole Bertani di dire che noi non siamo dotati di industrie sì fiorenti come quelle degli emporii elvetiche e germanici, mercè le quali si ha in quei paesi, per lungo tratto di territorio, una superba ordinanza di centri manifatturieri.

Eppure pei predetti impulsi il nostro contributo alla via del Gottardo ha rappresentato più della metà del sussidio complessivo; il nostro sussidio fu più che doppio di quello della Svizzera, nel cui territorio l'intera rete veniva compiuta, più che doppio di quello della Germania tanto più vasta e tanto più ricca di noi. (*Voci a sinistra*: Benissimo!)

Ma, dacchè noi nulla possiamo aggiungere al sussidio che abbiamo votato, ne viene adunque che si possa abbracciare il partito di sopprimere alcune delle linee che costituiscono la rete del Gottardo, a termini della convenzione di Berna, ricorrendo per avventura a simile espediente per diminuire la spesa?

Ripeto all'onorevole Giudici, all'onorevole Bertani ed alla Camera che la Confederazione svizzera non ha fatto alcuna di tali proposte. E coloro che le escogitarono non si resero sufficientemente ragione delle difficoltà che avrebbe l'Italia ad entrare in quest'ordine di idee.

Le preoccupazioni mostrate da una parte dall'onorevole Bertani per la linea di Pino, e dall'altra

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

dall'onorevole Giudici per la linea del Ceneri, lo comprovano ad evidenza.

L'onorevole Bertani, parlando dapprima del versante italiano, mi chiese se sia assicurata a termini dei pattistabiliti, la congiunzione con Pino, temendo forse che questo abbandono possa aver luogo più facilmente di un altro.

L'onorevole Giudici alla sua volta si preoccupa della congiunzione di Airolo con Lugano e con Chiasso. E questa preoccupazione io posso dichiarare che è divisa fortemente da Milano, donde ieri ancora ho ricevuto da quelle autorità una istanza pressantissima, in cui è detto che ivi tutte le persone più autorevoli e più sollecite del pubblico bene considerano per Milano come questione oggi la più vitale fra tutte questa della ferrovia del Gottardo, e si preoccupano di questa eventuale soppressione o dilazione della linea del Ceneri, ed in ogni caso del vagheggiato allacciamento colla linea di Pino mediante la linea che passi per Gallarate e Novara.

Come io dissi, nulla fu ventilato in proposito fino al presente. Quando si dovesse scegliere fra le due linee predette, certo si dovrebbe essere assai perplessi; poichè se l'una ha Genova per obiettivo, l'altra ha per principali obiettivi Milano e Brindisi, ed ambedue gli obiettivi sono essenziali per l'Italia.

È vero che alcune delle Commissioni che compirono quello splendido lavoro che sono i due volumi dell'inchiesta sulle Alpi elvetiche, è vero che alcune di queste Commissioni, come la Commissione del 1861, quella del 1865 e la Sotto-Commissione di cui fu relatore il Rombaux, non attaccarono grande importanza alla linea del Ceneri dal punto di vista internazionale, perchè quella minore distanza di 25 chilometri che essa offre per Milano e per Brindisi è elisa in tutto od in gran parte, avuto riguardo alle distanze virtuali, per le pendenze che la linea del Ceneri, quale fin allora almeno era stata studiata, presentava; ed è vero che l'allacciamento con Pino per Gallarate e per Novara, od un altro egualmente breve per Milano, coadiuverebbe a cotesto risultato. Ma è vero d'altro che mantenendo la linea del Ceneri a preferenza della linea di Pino, la ferrovia d'accesso sul territorio italiano, cioè la linea di cui prima ha parlato l'onorevole Giudici, e che va da Como a Chiasso, è prossima ad essere compiuta, onde vi sarebbe da questo lato per noi un grande risparmio di spesa.

È pur vero infine ciò che l'onorevole Giudici ha notato, che, cioè, non solo all'obiettivo di Milano e di Brindisi può servire la linea del Ceneri, ma questa linea serve pure ad un altro obiettivo che

non dobbiamo dimenticare, vale a dire l'obiettivo di Venezia, dappoichè mediante la linea del Ceneri si può poscia per Como e Calolzio, allacciarsi più brevemente colla Lombardia orientale e col porto di Venezia.

Riguardo alle linee che trovansi nel versante germanico, noi non dobbiamo perdere di vista che anche da quel lato noi abbiamo due obiettivi: l'obiettivo di Basilea da una parte, e dall'altra l'obiettivo di Zurigo, di Valdshut, di Sciaffusa, di Singen, di Winterthur e del lago di Costanza. Cingere quasi di doppia ferrovia il lago di Zug, può anche essere soverchio e superfluo; su questo punto non credo che per parte nostra ad una riduzione vi sarebbero obiezioni ove venisse proposta. Ma, come ha accennato l'onorevole Bertani, si è escogitata pure la soppressione di ben più lungo tratto di via, di tutto quel tratto di via che va oltre Fiora al lago di Zug e verso Lucerna, costeggiando, abbandonando e ripigliando il lago dei Quattro Cantoni, immaginando di supplire in questo caso colla navigazione a vapore da Fiora a Lucerna, punti estremi delle serpeggianti onde del lago predetto. Ciò porterebbe invero, secondo i nuovi calcoli che mi furono comunicati, una diminuzione assai notevole di spesa, la diminuzione cioè di circa 41 milioni.

Ma io non mi dissimulo che una tale interruzione di continuità della ferrovia, per chi ricordi quanto, prima d'accordare i sussidi, siasi studiato e calcolato per allargare le zone commerciali e di Genova, e di Brindisi, e di Venezia, quanto siasi tenuto conto fino dei minuti, per così esprimermi, onde evitare ogni perdita di tempo la quale sarebbe a beneficio delle linee rivali che a destra ed a sinistra incalzano la linea del Gottardo; tale interruzione di ferrovie per chi ciò ricordi, io diceva, potrebbe essere reputata troppo lesiva di quegli scopi sì importanti ed essenziali.

Io poi non voglio pronunciarmi, nè certo lo potrei, sopra gli altri sistemi, a cui ha alluso l'onorevole Bertani, ma temo che essi pure, come fu giudicato fino da quando si esaminarono prima della legge pel Gottardo, e per quanto possano avere dato luogo a notevoli perfezionamenti, temo che non eliminino il pregiudizio delle lamentate interruzioni, venendo intercalati fra linee in altro modo esercitate, e temo che tale interruzione pelle predette ragioni potrebbe fare perdere in gran parte i vantaggi che ci siamo proposti e che a tempo assolutamente si misurano.

Ma inoltre alle modificazioni alla rete del Gottardo vi sarebbe inoltre un'altra e ben grave obiezione. L'Italia ha colla legge 3 luglio 1871 sancito il sussidio di 45 milioni, ma ciò fece perchè tutti

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

questi milioni non erano a carico dello Stato, ma una buona parte era conferita da provincie e comuni.

Ora, alcuni di questi sussidi sono dati colla espressa condizione che l'intera linea del Gottardo venga compiuta. Tale è, per esempio, il sussidio dato da Milano, che conferì 2,580,000 lire, ma colla espressa condizione che sia compiuta principalmente la linea a cui l'onorevole Giudici ha accennato. Ora, di quanto questi sussidi avessero a diminuire, di altrettanto in via indiretta aumenterebbe il carico dello Stato, e quindi per tal modo noi verremmo ad accrescere quei sussidi che ho pur assicurato non essere disposti di superare. Ma, come già dissi, le eventualità di queste restrizioni accennate dall'onorevole Giudici e dall'onorevole Bertani, non furono oggetto di alcuna proposta. Io confido anzi che la Svizzera avrà a cuore che abbiano pieno effetto le disposizioni degli articoli 1 ed 11 del trattato di Berna.

Ora, la convenzione di Berna stabilisce all'articolo 1 che « nella organizzazione della società del Gottardo il Consiglio federale prenderà i provvedimenti necessari per assicurare l'esecuzione dell'intrapresa e di tutte le obbligazioni menzionate nella presente convenzione. » E l'articolo 11 ripete che la Confederazione svizzera assume l'obbligazione generale di far eseguire le prescrizioni della convenzione relative alla costruzione della strada di ferro del San Gottardo, ed in particolare si obbliga di esigere dalla società una cauzione corrispondente in modo sufficiente alle obbligazioni dalla società stessa contratte.

Le relazioni parlamentari poi che vennero presentate tanto al Parlamento italiano dal Ministero e dalla Giunta della Camera, quanto all'Assemblea federale svizzera nel 30 giugno 1870, allo scopo di ottenere l'approvazione del trattato portarono un commento eloquentissimo alle disposizioni che io ho ora citate, dicendo che nessuna più efficace garanzia poteva immaginarsi di questa, ad assicurare la indubbia costruzione della rete. Egli è per ciò che noi dobbiamo confidare e credere fermamente che questi impegni saranno appieno eseguiti.

Ad ogni modo, siccome dieci milioni per questa rete del Gottardo l'Italia ha già speso, metà dei quali per la grande galleria e metà per quote fisse concernenti il resto della rete, quindi è naturale che prima che vengano nuove scadenze sarà per noi desiderabile ed utile di avvisare a ben serie garanzie per la completa esecuzione della convenzione.

Se la Svizzera cui certo spetta una tale iniziativa farà delle proposte, noi le esamineremo non dimenticando i criteri che io ho avuto l'onore di esporvi,

e nei provvedimenti da prendere ci sarà guida costante da una parte la simpatia verso la libera Elvezia che ci ospitò esuli, che tanti esempi ci diede di virtù cittadine, ma in pari tempo il dovere di tenere intenti gli sguardi agli interessi di cui ci è affidata la gelosa tutela, pensando che già sì grave è il sacrificio che abbiamo fatto per le linee del Gottardo, e che tante linee abbiano pure sul nostro territorio che reclamano l'adempimento di antiche promesse, l'efficace completamento della rete ferroviaria italiana, completamento che ogni giorno anche colle interrogazioni incalzanti che mi si muovono alla Camera è oggetto di sì legittime e sì vive sollecitazioni. (*Bravo! Bene!*)

GIUDICI. Non ho altro da fare che dichiarare di essere soddisfatto delle spiegazioni del ministro, e di prenderne atto.

BERTANI A. Io proporrei questa risoluzione:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e considerando che saprà efficacemente adoperarsi presso il Governo federale svizzero per l'adempimento della convenzione di Berna, passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Onorevole Bertani, poichè è un'interpellanza che ella ha fatto, se presenta una risoluzione, bisogna che sia messa all'ordine del giorno per essere discussa.

BERTANI A. Si prende atto delle dichiarazioni.

PRESIDENTE. Quando vi è una risoluzione a prendere, bisogna che questa sia iscritta all'ordine del giorno e si apra una discussione su di essa.

Se poi ella intende solo di prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ottiene lo stesso scopo.

BERTANI A. Per ora intendo solo di prendere atto delle dichiarazioni del ministro, confidando nell'adempimento esatto della convenzione di Berna.

PRESIDENTE. Adunque rimarrà negli atti della Camera che ella ha presentato questa risoluzione e che non vi dà seguito solo per non aprire una nuova discussione.

Alle diverse interpellanze ed interrogazioni che furono presentate in ordine a questo bilancio, si aggiunge la seguente domanda d'interrogazione stata testè presentata dall'onorevole Parpaglia:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione delle ferrovie sarde, in esecuzione della legge 18 agosto 1870. »

Ma io proporrei alla Camera che le diverse interpellanze e interrogazioni che furono presentate e che non hanno stretta attinenza ad un capitolo del bilancio, cioè non possono recarvi variazione,

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

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

già la risposta che l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici forse potrà farmi. Egli potrà dire alla Camera « la costruzione di queste due linee ferroviarie doveva essere fatta dalla società delle Meridionali, giusta la convenzione del 1865 confermata nel 1870. Ora sta dinanzi alla Camera un'altra convenzione colla società delle Meridionali, la quale distruggerebbe la prima, e sino a che la Camera non avrà preso una decisione su questa seconda convenzione, nessuna risposta precisa posso io fare. »

Io stesso ho dubitato alquanto. Io mi sono domandato: è oggi molto opportuno fare questa interrogazione? Dopo aver molto pensato sono venuto nella conclusione di farla per parecchi motivi, che dirò brevemente alla Camera.

Io non entrerò nel merito di questa ultima convenzione. D'altronde le mie idee su di essa sono di pubblica ragione, avendo io avuto l'onore di far parte della prima Commissione, la quale nella sua maggioranza si dichiarò contraria al riscatto delle Meridionali.

Non accennerò alle voci di nuove trattative tra il Ministero presente e la società.

Ma io sono venuto nella conclusione di fare questa interrogazione perchè, qualunque cosa accada, qualunque trattativa si faccia, qualunque sia la conclusione; o che la società resti, o che il Governo subentri ad essa; il Ministero attuale abbia sempre dinanzi agli occhi il rispetto rigoroso delle leggi.

Sono venuto pure nella decisione di fare questa interrogazione per un altro motivo. Questa, di cui discorro, è una questione generale trattandosi di rispetto alle leggi e di linee ferroviarie d'importanza nazionale. Però vi sono delle popolazioni le quali hanno un interesse più diretto alla costruzione di esse. Quelle popolazioni vedono che da undici anni quelle leggi non si eseguono, esse si agitano e si preoccupano. Hanno le medesime fatto sacrifici come le altre, ma intanto non trovano giustizia. Egli è come se loro si dicesse: pagate le tasse, buone popolazioni, ma per voi non v'è giustizia, voi non avrete la vostra ferrovia, quella ferrovia votata due volte dal Parlamento ed alla quale vi siete affezionate. Non solo non avrete la vostra ferrovia, ma altre ferrovie si faranno in Italia, altre popolazioni godranno in vece vostra ed a vostre spese.

Io ed i miei amici onorevoli Sipio e Pepe, firmatari di questa interrogazione, che abbiamo l'onore di rappresentare alcune di queste popolazioni, teniamo, dobbiamo tenere, gran conto di queste legittime preoccupazioni. Ora che è avvenuto un cambiamento di Ministero, ora che queste popolazioni vedono al potere ministri sorti da un partito contrario a quello da cui uscirono i ministri anteriori,

esse sono ritornate alla fiducia e credono che il Ministero attuale, dovendo correggere gli errori delle passate amministrazioni, avrà la cura principale di rispettare e far rispettare le leggi. (*Benissimo!*)

Alcune parole ancora per spiegare l'ultimo motivo che mi ha mosso a fare questa interrogazione.

È questo un motivo personale. Io e gli amici miei onorevoli Sipio e Pepe, che hanno sottoscritto la mia domanda d'interrogazione, abbiamo per undici anni costantemente appartenuto alla minoranza, abbiamo fatto il nostro dovere come meglio abbiamo potuto e saputo, ed abbiamo cercato sempre di tenere viva questa questione; ma ora che il partito, cui apparteniamo, è diventato maggioranza, ora che gli uomini egregi, i quali siedono al banco ministeriale, sono usciti dalle file alle quali ci onoriamo di appartenere, i nostri doveri s'accrescono, la nostra responsabilità si fa più grande, e noi vogliamo non venire meno a questa nostra responsabilità, nè mancare a questi nostri doveri.

Epperò io finisco e domando all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici: Quali sono le intenzioni del Governo? Intende esso che le leggi siano rigorosamente osservate? Intende che la parola data, le promesse solennemente fatte a nobili e generose popolazioni siano mantenute?

Io mi attendo dalla cortesia dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici una risposta, dopo della quale prego l'onorevole signor presidente ad accordarmi ancora una volta e per pochi istanti la parola. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MASCILLI INTORNO ALLA INTERPELLANZA SULLA COSTRUZIONE DELLA LINEA TERMOLI-CAMPOBASSO E BENEVENTO.

PRESIDENTE. Darò ora lettura dell'interpellanza dell'onorevole Mascilli:

« Il sottoscritto desidera di interpellare i ministri delle finanze e dei lavori pubblici circa le intenzioni del Governo per la costruzione della linea Termoli-Campobasso-Benevento. »

L'onorevole Mascilli ha la parola per svolgere la sua interpellanza.

MASCILLI. Non riandrò la storia della linea Termoli-Campobasso, poichè una volta, per averne voluto accennare una parte soltanto, l'onorevole presidente mi osservò, ed aveva ragione, che era una storia troppo lunga...

PRESIDENTE. Ed antica, onorevole Mascilli. (*ilarità*)

MASCILLI. Antica e lunga non per colpa mia (*Il-*

rità), ma per quanto lunga è altrettanto dolorosa per le popolazioni che hanno dovuto subirla.

Dirò soltanto quel poco che mi è necessario onde fare rilevare qual sia la posizione dei Governi passati, e più ancora dell'attuale non che del Parlamento intero verso le popolazioni interessate, e come oggi la questione della linea Termoli-Campobasso non è più una questione di apprezzamento più o meno dell'opportunità, dell'utilità di una linea ferrata, di un'opera pubblica qualunque, invece è diventata una questione di fede pubblica, di lealtà, di onore e pei Governi passati, e per l'attuale, e pel Parlamento, una questione di moralità per le popolazioni, poichè, o signori, dove noi potremmo pretendere lealtà, buona fede, se queste venissero meno in Parlamento?

La linea Termoli-Campobasso, come sentiste dall'onorevole Di Blasio, fu decretata fino dal 1864, sono oramai 12 anni; doveva essere costruita entro 4 anni, dunque da 8 anni questa linea dovrebbe essere in esercizio.

La stampa, e la seria stampa, fino dal primo anno avvertiva le popolazioni interessate che questa linea non si sarebbe costruita, e questo avviso unito a molte altre circostanze, che io tralascio, poichè l'onorevole presidente non mi accorda che mezz'ora di tempo per parlare (*Uarità*) (me l'ha accordata ieri sera il presidente) commosse le popolazioni interessate in modo che fino dal 1865 e 1866 incominciarono a reclamare al Governo, ad inviare Commissioni a Firenze, oade manifestare i loro dubbi e la loro agitazione.

Io desidererei che fosse presente l'onorevole Peruzzi, al quale ricordai mesi addietro, quando nel 1864 essendo egli ministro dell'interno, una Commissione, che io aveva l'onore di presiedere, si presentò a lui per esprimergli i nostri timori; ed egli si meravigliò come noi potessimo soltanto sospettare che la linea Termoli-Campobasso non sarebbe stata costruita nei termini dalla legge prescritti; e concludeva col dire: « i vostri dubbi offendono il Governo, poichè dimostrano che voi non avete fiducia nella sua lealtà. » In quella occasione l'onorevole Peruzzi ci fece pure una ministeriale che sta fra tante carte nell'archivio del municipio.

Nel 1868 la società fu disobbligata dal costruire la linea Termoli-Campobasso, e fu allora che vi furono degli scioperi nella provincia di Molise e la tranquillità pubblica fu grandemente turbata, ed il Governo di quel tempo opportunamente faceva arrivare non uno, ma otto e dieci telegrammi al giorno, che il prefetto della provincia faceva stampare a caratteri cubitali ed affiggere in tutte le cantonate dei paesi della provincia, e questi telegrammi

esprimevano tutti un medesimo concetto, cioè, che era vero che il Governo aveva disobbligato la società dal costruire la linea di Termoli-Campobasso, ma che questo l'aveva fatto nell'interesse nostro stesso, perchè voleva che la linea si fosse costruita più prontamente da altra società colla quale stava trattando. E diffatti ebbero luogo le convenzioni del 1868, le quali non vennero alla discussione della Camera perchè la società delle Meridionali ottenne nuovamente la concessione tanto della linea Termoli-Campobasso, quanto di quella di Aquila-Rieti.

È noto che il Governo del Re mostrava tanta premura per la costruzione di queste due linee, che, per ovviare alle difficoltà che la società delle Meridionali metteva innanzi, cioè della maggiore spesa per le molte opere d'arte che diceva dover fare, accordò l'aumento della sovvenzione chilometrica di due mila lire per chilometro, e non per le sole linee a costruirsi, bensì su tutta la rete stradale che era in esercizio per la lunghezza di oltre 1200 chilometri.

Dal 1870 non si è mancato per parte dei rappresentanti della provincia di Molise di fare continui richiami al Governo, ed io ricordo come l'attuale presidente del Consiglio, l'onorevole Depretis, è stato sempre il mecenate di questa linea; poichè tutte le volte che è venuto in discussione il bilancio dei lavori pubblici, di cui egli era sempre il relatore, ha sempre ricordato questa linea, ed ha sempre censurato il Governo perchè non ne curava l'esecuzione. E tutte le volte che io ho avuto l'onore di rassegnare le mie preghiere alla Camera, non mi è mancato mai l'appoggio dai diversi lati della medesima. Il che fa onore alla nostra Camera, perchè dimostra che, quando si tratta di una questione di giustizia e di onore, non ci sono partiti, il partito è un solo. E quindi da quel lato l'onorevole Lazzaro e l'onorevole Nicotera, da quest'altro lato, gli onorevoli Bonghi, Pisanelli, Sebastiani ed altri mi hanno sempre appoggiato.

In fine la ragione ce l'hanno sempre data: tutti ci hanno detto che avevamo ragione, ragione da vendere; ma intanto sono passati dodici anni, ed un solo chilometro di strada non ci si è fatto da alcuno.

E poichè si mettevano innanzi continuamente delle difficoltà tecniche, fu allora che i deputati della provincia di Molise chiesero ed ottennero da essa il sacrificio di fare eseguire uno studio per conto della provincia medesima. E questi studi compiuti sono depositati già al Ministero dei lavori pubblici, e se saranno contraddetti, l'onorevole Monti Coriellano che li ha fatti avrà egli il diritto ed il dovere di difendere l'opera sua.

Nel 1874 vennero le convenzioni dell'onorevole ministro Spaventa e con queste progettava la pronta costruzione del tronco Benevento-Campobasso, una delle due sezioni dell'intera linea. Queste convenzioni, come la Camera sa, non sono neppure venute in discussione. Se ne sono fatte delle altre, e l'onorevole Spaventa non credette di accumularvi quella che riguarda le nuove costruzioni, tra le quali il tronco di cui sto parlando, ed aveva compilato un progetto di legge relativo a queste nuove costruzioni, progetto di legge che poi non è stato a tempo di poter presentare per la crisi ministeriale avvenuta; ma intanto quel progetto si trova al Ministero con tutti i documenti che l'appoggiano. E cade qui in acconcio di fare una dichiarazione, quella cioè che io dovevo accettare con lieto animo la proposta dell'onorevole Spaventa, poichè vedeva in questa proposta precisamente, se non tutta l'esecuzione della legge, almeno una parte di essa, perchè con questo progetto si venivano a soddisfare, se non tutte le popolazioni interessate, almeno una buona parte di esse, ed alle altre rimaneva la speranza dell'avvenire, speranza che acquistava una probabilità maggiore, quando veniva ad essere costruito il primo tronco.

Doveva accettarlo, poichè vedeva in questo progetto la possibilità dell'esecuzione, trattandosi di un tronco che non richiede una grossa spesa e che è produttivo, produttivissimo, come or ora vado a dimostrare.

Doveva accettarlo, da ultimo, perchè vedeva nel progetto Spaventa riscontrata l'idea dell'onorevole Nicotera, poichè, quando, cinque anni addietro, la deputazione delle provincie meridionali e siciliane si univa per invitare il Governo a dare esecuzione alle opere pubbliche, che erano state decretate e non eseguite in quelle provincie, quella deputazione nominò una Commissione di dieci deputati, di cui faceva parte l'onorevole Nicotera, il quale potrà testimoniare, come egli un giorno, parlando di questa ferrovia, mi disse, che sebbene noi avessimo avute ragioni da vendere, pure non era possibile che avesse potuto farsi tutto ad un tratto, ma che dovevamo contentarci che si costruisse il primo tronco, cioè quello da Benevento a Campobasso, salvo poi a costruirsi l'altro tronco sino a Termoli.

Ed è per questo che io non solo ho accettato questo progetto, ma insisto presso l'onorevole presidente del Consiglio e presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè questo tronco sia prontamente costruito, e spero che le mie preghiere saranno accettate, sia perchè dovete essere conseguenti a voi stessi, sia perchè la linea da costruirsi non solo non sarebbe di aggravio allo Stato, ma

invece lo Stato ci guadagnerebbe, come sarò per dimostrare.

Ho detto *per essere conseguenti a voi stessi*, poichè tutti sappiamo che la Sinistra ha sempre dichiarato che fino a quando non fosse venuta essa al potere, la locomotiva non avrebbe percorso quelle provincie. Ebbene, oggi che ci siete, sarebbe politico consiglio il ritardare l'esecuzione di quel tronco di ferrovia, che lo stesso Ministero passato voleva che fosse prontamente costruito? (*Risa ironiche a sinistra*)

Io ricordo, onorevole presidente del Consiglio, le autorevoli vostre parole pronunziate nel 18 marzo. Voi diceste: « è tempo ormai di far cessare il malcontento. »

E malcontento ce n'è, e al di là di quello che voi stesso, onorevole presidente del Consiglio, potreste immaginare. Ma questo malcontento non deriva da una causa soltanto: le cause sono diverse, e queste diverse cause non esercitano le medesime influenze in tutti i luoghi.

Per esempio, nella mia provincia le imposte per necessità devono destare maggiore malcontento, devono essere più intollerabili, poichè non le avete dato nessun corrispettivo di utile, e perchè l'unica legge benevola che avrebbe potuto farla risorgere, che la metterebbe in condizione di potere adempiere ai suoi impegni, quest'unica legge non venne eseguita.

E io domanderò all'onorevole ministro delle finanze, e, più che a lui, a tutti i ministri delle finanze passati: quanti milioni non avete voi sottratti alla mia povera provincia, sia colla vendita dei beni demaniali e dei beni dell'Asse ecclesiastico, sia con le gravose imposte che vi ha puntualmente pagate con grandi sacrifici?

Una voce al banco della Commissione. Tutte le provincie pagano.

MASCILLI. E dico con grandi sacrifici, poichè è diverso il caso di coloro che pagano col superfluo, e di coloro che per pagare debbono privarsi di quello che è necessario ai più stretti ed urgenti bisogni.

E poichè ho la parola, voglio con franchezza dichiarare che noi non potevamo assolutamente prevedere, non potevamo immaginare questa disuguaglianza di trattamento.

Eppure il circondario di Campobasso e quello di Larino furono tra i primi a sventolare il vessillo Sabauda sotto le fucilate dei gendarmi dei Borboni, furono tra i primi a rispondere al grido di *libertà*, di *viva l'Italia*, le quali parole per noi non avevano altro significato che giustizia ed uguaglianza di trattamento.

Ditemi, o signori, e credo che dopo sedici anni ab-

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

biamo il diritto di domandarlo, come questi patti di eguaglianza sono stati mantenuti?

Io non ricorderò il sangue versato dai due circondari di Campobasso e Larino, specialmente per combattere le storiche reazioni, poichè ne diminuirei il pregio; ma i fatti che appartengono alla storia della rivoluzione non debbono essere da voi dimenticati, ed io non intendo di fare un'ipotesi azzardata, perchè sarei cattivo interprete delle aspirazioni di quelle popolazioni, ma mi permetto di presentare un'idea. Suppongasì che avvenga quel che nessuno di noi vuole, ma che non è impossibile che avvenga, cioè a dire che il paese fosse minacciato: io che sono nato e vissuto fra quelle popolazioni, posso garantirvi che esse sarebbero tra le prime ad accorrere, dimenticherebbero il passato, ricorderebbero soltanto quello che da altri è stato dimenticato, cioè che sono esse pure popolazioni italiane, e le vedreste, come altra volta, combattere e morire tra le prime file.

Ma voi, sì, io vi domando, voi con quale coraggio potreste accettare gli ulteriori sacrifici di quelle generose popolazioni dopo un trattamento così ingiusto?

Questo io vi direi, onorevoli signori ministri, se oggi venissi con la mia interpellanza a domandare alla Camera una linea ferroviaria, se venissi a dire: la mia provincia consta di 400,000 abitanti, la mia provincia ha una vasta estensione, e non ha un palmo di ferrovia; pareggiatela con le altre.

Ma questo io non vi vengo a domandare. Io non vi domando altro se non che non sia ulteriormente ritardato quello che da dodici anni la giustizia del Parlamento ci ha accordato, quello che da otto anni noi avremmo il diritto di godere. Non si sa perchè non dobbiamo ancora sapere quale debba essere il nostro destino.

Ho detto che la linea Benevento-Campobasso, vale a dire quel tronco che lo stesso passato Ministero voleva che si fosse prontamente costruito, non solo non sarebbe di aggravio al bilancio, ma invece lo Stato ci guadagnerebbe. Se non volete avere considerazione di tutto ciò che finora ho accennato, guardiamo almeno la questione da usurai, da mercanti; vediamo se c'è tornaconto a costruirla. E prima di venire a questa dimostrazione, mi permetto di fare anche una osservazione. Se qualcuno mi dicesse che non è vero che la linea sarebbe produttiva, ma che il Governo ci dovrebbe rimettere qualche cosa, io risponderci che allora maggiore sarebbe il nostro diritto per ottenerla, maggiore il vostro dovere di farcela. Questa proposizione, la quale sembra strana a prima vista, quando l'avrò dimostrata, vedrete che è vera.

La linea Termoli-Campobasso già da otto anni dovrebbe essere in esercizio; dunque lo Stato da otto anni avrebbe corrisposto la sovvenzione... (*ilarità*) Già, già! Ammettendo che da domani si attuasse la costruzione del tronco Benevento-Campobasso, che rappresenta la terza parte della linea, ci vorrebbero due o tre anni per cominciare a pagare la sovvenzione chilometrica. Ora, fate il calcolo di tutte le economie che per undici anni avete fatto sulla intera linea e di quelle che continuerete a fare sull'altro tronco di maggiore lunghezza e di maggiore spesa, cioè da Campobasso a Termoli, e vedrete che già avete finora economizzato un capitale triplo, quadruplo di quello che sarebbe necessario per la sovvenzione chilometrica di quel pezzo di strada, per cui io insisto che sia prontamente costruito; e domando all'onorevole presidente del Consiglio, da quell'onesto uomo che è: ma ci sarebbe gran male se si restituisse una parte di quel lucro che si è fatto a danno di quelle popolazioni le più sventurate, lucro che io non voglio chiamare disonesto, ma che chiamerò deplorabile, deplorabilissimo, per quanto è stata, ed è deplorabile la non esecuzione della legge?

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, la mezz'ora è già passata.

MASCILLI. L'onorevole presidente mi avvisa che è passata la mezz'ora; ma io ho finito, e prego la Camera e l'onorevole presidente a prestare un momento d'attenzione alla dimostrazione aritmetica che vado a fare, cioè che la linea per la quale insisto, anche senza tutte le considerazioni che vi ho messe innanzi, dovrebbe essere costruita per il vantaggio proprio dello Stato.

E diffatti, la provincia di Molise non ha commercio che con Napoli; Napoli è l'unico nostro sbocco, la nostra capitale economica, come lo è di varie altre provincie del Napoletano. Tutto il movimento commerciale della provincia di Molise che sbocca a Napoli per le condizioni topografiche, per necessità si deve tutto restringere sulla linea detta la Nazionale-Sannitica, la qual linea sarebbe sostituita dalla ferrovia Campobasso-Benevento.

Ora s'intende benissimo, che quando il movimento commerciale di una grossa periferia deve concentrarsi su di una strada soltanto, questa strada dovrà essere assolutamente produttiva, sebbene le linee ferrate non debbano essere produttive direttamente, ed abbia il loro prodotto ad essere più morale che materiale: ma io voglio guardare semplicemente all'utile materiale, vale a dire se il capitale che voi verrete a spendere avrà un prodotto proporzionato per pagare gl'interessi del capitale, non

solo, ma anche la spesa d'esercizio, e la quota d'ammortamento.

Io non vi parlo dell'aumento delle imposte, poichè naturalmente migliorate le condizioni economiche d'una grande periferia, lo Stato verrebbe ad aumentare l'introito per le imposte. Non vi parlo della economia che voi verreste a fare per la manutenzione della strada nazionale sannitica che diventerebbe provinciale.

Quello che mi preme di far notare si è che il nostro movimento commerciale è importantissimo. Quando l'onorevole Spaventa presentò il progetto di legge relativo nel 1874, io mi feci venire le statistiche del movimento commerciale della linea nazionale sannitica, da Casacalende, che è il paese del mio onorevole amico personale Di Blasio... (*ilarità*)

Sì, personale, e tutto quel che volete. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, la mezz'ora è trascorsa.

MASCILLI. Scusi, le interruzioni non entrano nella mezz'ora. (*ilarità*)

Io ebbi quelle statistiche e le comunicai all'onorevole ministro Spaventa onde far liquidare dagli impiegati competenti la produzione chilometrica, perchè naturalmente io non poteva essere competente a giudicare da quel movimento commerciale il prodotto chilometrico; ebbene, il ministro Spaventa restò tanto meravigliato di quelle cifre che le credè sbagliate ed interpellò il prefetto della provincia, il quale, dopo le corrispondenti indagini, assicurò il ministro che quelle cifre realmente erano esatte.

(*L'oratore va per diversi banchi della Camera in traccia delle carte — ilarità.*)

Andavo cercando quelle statistiche per consegnarle all'onorevole ministro dei lavori pubblici onde possa consultarle.

La linea da costruirsi sarebbe di 70 chilometri, e da tutti i lati risulta che questi 70 chilometri di ferrovia sarebbero produttivi per il grande movimento commerciale che avrebbe luogo.

Ma questo non sarebbe nulla: oggidì tutto il movimento commerciale della nostra provincia non può fruire della ferrovia Benevento-Napoli, e la ragione è che siccome tutti i nostri carri che muovono da Campobasso impiegano due, tre o quattro giorni, secondo il punto d'onde muovono per arrivare a Solopaca dove s'incontra la ferrovia di Napoli, da Solopaca a Napoli non s'impiega che un giorno solo. Quindi naturalmente i commercianti trovano la loro convenienza di continuare la strada rotabile, perchè risparmiano tempo e la spesa della ferrovia, il trasbordo a Solopaca, l'altro alla stazione di Napoli perchè vanno direttamente nei siti di depositi,

e guadagnano ancora nel ritorno, perchè trasportano mobili e generi commerciali e coloniali, e tutto ciò che occorre ai negozianti, perchè nel Molise tutte le merci si traggono da Napoli.

Dunque non dovete calcolare la lunghezza chilometrica a soli 70 chilometri, ma dovete calcolarla a 165 chilometri, perchè avete l'aumento del prodotto chilometrico per gli altri 95 chilometri da Benevento a Napoli. Capisco che mi si dirà: questo avviene per tutti i tronchi; ma non in queste proporzioni, ed è per questo fatto eccezionale e per le accennate circostanze speciali, che io sostengo che la linea non solo è produttiva, tanto da poter rendere gli interessi del capitale che ci si va a spendere, le spese dell'esercizio e le quote d'ammortamento, ma ritengo che vi sarà anche un lucro pel Governo.

Per queste ragioni mi auguro che venga proposta la pronta costruzione della linea Benevento-Campobasso.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro per i lavori pubblici.

ROMANO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Non c'è mozione d'ordine, onorevole Romano: la sua domanda d'interrogazione viene dopo.

ROMANO. Siccome la mia interrogazione ha molta attinenza con quella dell'onorevole Di Blasio, crederci utile per la discussione che l'onorevole ministro mi ascoltasse e quindi rispondesse a tutti ed adeguatamente.

PRESIDENTE. È una questione diversa. Imperocchè la sua domanda d'interrogazione è la seguente:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro per i lavori pubblici circa le intenzioni del Governo per la ferrovia concosciuta sotto il nome di Appulo-Sannitica » mentre l'onorevole Di Blasio interroga il ministro intorno alle disposizioni di leggi esistenti. Peraltro se l'onorevole ministro converrà, le darò la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono indifferente.

DI BLASIO. Io pregherei l'onorevole ministro di volere rispondere separatamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Allora, risponderò brevemente all'onorevole Di Blasio. Egli mi ha fatto una domanda assai semplice ed assai categorica. Mi ha domandato se intendo che le leggi debbano essere rispettate.

A questa domanda non c'è che una sola risposta possibile, perchè non solo un ministro, ma un cittadino qualunque deve proclamare il rispetto dovuto alla maestà della legge. Siccome però si potrebbe per avventura osservare, a scemare il valore di tale risposta, che anche le leggi si disfanno per

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

mezzo di altre leggi, io vado più oltre nel senso desiderato dall'onorevole Di Blasio e dico che vi sono degli affidamenti, nell'argomento degli interessi dei quali si tratta, che costituiscono certo dei precedenti a cui ogni Governo deve avere un grande riguardo.

Ciò premesso, nello stato attuale delle cose l'onorevole Di Blasio ha già anticipato per così dire la mia risposta, tanto questa è naturale, tanto si dimostra in certo modo imprescindibile dallo stato di fatto in cui ci troviamo.

L'onorevole Di Blasio infatti, per propugnare la pronta esecuzione della linea Benevento-Campobasso-Termoli, fa appello alla convenzione stipulata colla società delle ferrovie meridionali ed agli atti successivi che da quella convenzione dipendono.

Ora, l'onorevole Di Blasio non solo sa, ma ha già detto egli stesso, che la convenzione predetta, nonché le sorti, la vita della società delle ferrovie meridionali sono al presente oggetto di discussione pendente innanzi alla Camera.

L'onorevole interrogante pertanto comprende benissimo che bisogna lasciare sciogliere questa questione. È naturale che gli interessi di quella linea, da lui propugnati, potranno essere vantaggiosi nel caso in cui questa società dovesse continuare ad esistere, perchè allora dovrebbe essere compulsata ad adempiere le sue obbligazioni. Tanto più ciò è a dirsi in quanto che, quando alla società delle Meridionali vennero concessi determinati corrispettivi, questi vennero commisurati sul complesso delle sue linee, e se le più costose di esse non si costruiscono, si alterano tutte le proporzioni dei pattuiti corrispettivi.

La domanda dell'onorevole Mascilli è più limitata di quella dell'onorevole Di Blasio. Mentre l'onorevole Di Blasio domanda l'intera linea Benevento-Campobasso-Termoli, l'onorevole Mascilli insiste precipuamente per il solo tronco Benevento-Campobasso.

Riguardo a questa linea, sussistono tutte le ragioni che ha fatto valere l'onorevole Di Blasio; e ne sussistono altre ancora. A parte la questione sulla maggiore o minore produttività della linea, che egli ha cercato di dimostrare con dati statistici che mi ha trasmessi, e che esaminerò con cura, l'importanza di questa linea riesce evidente sotto un altro aspetto ancora, entrando nel numero di quelle linee di cui si ventilò da gran tempo la costruzione, essendo Campobasso uno dei capoluoghi di provincia i quali non sono ancora congiunti alla rete ferroviaria italiana; ond'è che anche sotto questo punto di vista gli interessi propugnati dal-

l'onorevole Mascilli potranno essere agevolmente presi in considerazione.

DI BLASIO. Io mi opponeva a che l'onorevole presidente desse la parola al mio amico personale e politico onorevole Romano per un motivo di regolarità. Avrei voluto che il signor ministro dei lavori pubblici mi avesse risposto anche prima che avesse parlato l'onorevole Mascilli, perchè a me pare che si è perduto di mira la vera questione.

Prima di rispondere all'onorevole ministro mi preme constatare che io mi sono mantenuto nel campo tranquillo e sereno dei principii, ho trattato la questione, almeno ho cercato di trattarla in un modo degno del Parlamento, io non sono entrato in dettagli nè di comuni, nè di città, ho domandato l'esecuzione delle leggi del 1865 e 1870, ho domandato l'esecuzione di linee di interesse nazionale.

L'onorevole Mascilli mio amico personale mi pare che abbia fatto una severa censura alle passate amministrazioni, e me ne compiaccio con lui che le ha sempre appoggiate; di più mi pare che l'onorevole Mascilli abbia una fiducia nell'attuale Ministero, e me ne consolo grandemente, e desidero e spero che il mio amico personale diventi anche mio amico politico. (*Si ride*)

Vengo ora a rispondere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, ed in verità qui io mi trovo un poco imbarazzato, non saprei veramente se dovessi dichiararmi soddisfatto o non soddisfatto, egli è molto abile, ha usato delle forme molto diplomatiche.

Ma io mi dichiaro per ora soddisfatto, perchè ho fiducia nell'attuale Ministero; ho fiducia cioè che esso manterrà scrupolosamente il rispetto alle leggi. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, è anch'ella soddisfatto? (*ilarità*)

MASCILLI. Ecco, signor presidente. Debbo soltanto rettificare un equivoco, ed è quello che io non sono in opposizione coll'onorevole Di Blasio. Quelle esecuzioni di leggi che egli desidera, le propugno io pure; semplicemente dico questo: quando un debitore non vi può dare 10,000 lire ad un colpo, ed invece vi vuole dare 2000 o 3000 lire in conto, prendete la somma in conto, salvo ad avere il resto; ma rifiutando l'acconto per volere tutto in una volta si corre rischio di perdere tutto.

Ed ecco perchè io diceva di accettare la proposta dell'onorevole Spaventa, perchè avremmo un acconto di quello che noi abbiamo diritto di avere.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha dato delle risposte piuttosto assicuranti. Però io ricordo che in questa Camera l'onorevole Nicotera e l'onorevole Lazzaro spesso mi hanno rimproverato

che io era troppo facile a dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni dei ministri, ed era troppo facile a ringraziare...

TOSCANELLI. Allora; ora no.

MASCILLI. Perdonate.

... Ma siccome io ho sempre fiducia delle persone, perchè non vado mai alle accuse personali, così come ho avuto fiducia pel ministro passato (perchè in fine dei conti non intendo di addebitare a colpa sua la mancata esecuzione di questa linea (*Ilarità*); sono state le circostanze che non l'hanno permesso)...

TOSCANELLI. O allora?

MASCILLI. Ma perdonate, lasciatemi dire.

... così anche col rischio di essere nuovamente rimproverato dall'onorevole Lazzaro, di essere cioè facile a dichiararmi soddisfatto, io, per la fiducia che ho nella lealtà dell'attuale ministro (*Ilarità*), mi dichiaro soddisfatto.

SVOLGIMENTO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO ROMANO SULLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA APPULO-SANNITICA.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Romano per svolgere la sua interrogazione, concepita in questi termini:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa le intenzioni del Governo per la costruzione della ferrovia conosciuta sotto il nome di Appulo-Sannitica. »

ROMANO. Io domandai la parola, e pregai l'onorevole presidente di concedermela prima che il ministro rispondesse, dappoichè, siccome le due interrogazioni svolte testè hanno grandissima connessione con quella che sono per svolgere; epperò desiderava che svolgendo prima anche la mia interrogazione si avesse potuto ottenere dal Governo quella risposta piena, completa, che ancora non abbiamo avuto.

L'onorevole ministro, nel rispondere tanto all'onorevole Di Blasio, che all'onorevole Mascilli, si è trincerato su questo principio; egli ha detto: domandate a me se io voglio far rispettare la legge? Chi non vede una tale interrogazione essere inutile?

Un Governo che non facesse rispettare la legge, non avrebbe la sua ragione d'essere; quando non la volesse rispettare, dovrebbe revocarla, ed al più presto; un Governo che ciò non facesse, mancherebbe ai suoi doveri. Ebbene, è sotto questo punto di vista che io prendo la parola, nel fine di portare luce al Governo, onde, senza ulteriore indugio,

qualche cosa facesse onde questo dualismo di opinioni tra quelli che propugnano una linea Benevento-Campobasso-Termoli, che ha il suffragio delle leggi, e l'altra, conosciuta in Parlamento sotto il nome di Appulo-Sannitica, che ha il suffragio della ragione e degli interessi, più che regionali, internazionali, possa cessare, ed una buona volta menare a termine qualcuna di esse con giovamento della cosa pubblica.

Prego l'onorevole ministro di prestarmi la sua attenzione, perchè io mi propongo di parlare a lui principalmente, oltre che alla Camera, ben s'intende, affinchè non sia poi obbligato a ritornarvi sopra in colloquio confidenziale, in assenza di coloro che propugnano altri interessi; non vorrei perdere il beneficio della pubblica discussione.

La linea Appulo-Sannitica, che da tanti anni da altri onorevoli deputati e da me si propugna in questa Camera, è una linea che soddisferebbe alle esigenze legittime non solo dell'onorevole Di Blasio e di tutti gli altri deputati che hanno sottoscritto la svolta interrogazione, ma persino dell'onorevole Mascilli. (*Segni negativi del deputato Mascilli*) Essi fanno cotanta insistenza perchè sia costruita la linea Benevento-Campobasso-Termoli, ma non mai si permettono di parlare contro la costruzione dell'Appulo-Sannitica.

Essi dicono: noi abbiamo il certo, perchè vi abbiamo la legge, quindi vogliamo l'attuazione della legge. Non vogliamo andare in cerca del meglio, quando a questo manca l'appoggio della legge.

Questo discorso è da sette od otto anni che qui si ripete. Or bene, non pare agli onorevoli miei colleghi che sarebbe ormai tempo di finirla con un'unica legge con questo dualismo, anzi con questo equivoco, che così credo meriti essere nominato? Vogliamo noi vedere quale di queste linee si debba costruire, ovvero si debbono costruire tutte due?

Egli è sopra questo terreno che si deve portare la questione ed affrontarla; è sopra di questo terreno che anche la Commissione parlamentare destinata l'anno passato ad esaminare le convenzioni presentateci dall'onorevole ministro dei lavori pubblici Spaventa, emise la sua opinione.

E perchè la Camera ne sappia, io leggerò quelle poche parole scritte sul riguardo nella relazione dell'onorevole Commissione. Udite:

« Anche la convenienza di unire Campobasso a Benevento piuttosto che ad altro punto della rete ferroviaria, non parve a sufficienza dimostrato e sorse il dubbio che altro tracciato non rispondesse meglio agli interessi di quei paesi.

« La società delle ferrovie meridionali ha sommarientemente studiata una variante alla linea Termoli-

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

Campobasso (la linea testè propugnata dall'onorevole Di Blasio), che partendo da San Severo sulla costa adriatica, si svolge lungo la valle del Fortore, del Tappino, tocca Campobasso, Boiano, Isernia e Venafro, e si riattacca a Presenzano, colla linea fra Roma e Napoli.

« Sarebbe sulle tracce dell'antica via Appulo-Sannitica, che, tagliando essa obliquamente l'Appennino, riescirebbe a valicarlo nella depressione che si apre fra le due grandi masse della Maiella e del Matese.

« La parte del tracciato che si presenta fra Campobasso, Isernia e Presenzano si vuole che sia da preferirsi al tronco Campobasso-Benevento, perchè la popolazione vi è più fitta e maggiore la ricchezza del paese che si attraversa; si aumenta, è vero, di 12 chilometri il percorso fra Campobasso e Napoli, ma all'incontro se ne guadagnano 78 su Roma. »

Poi finisce la Commissione col concludere :

« La convenienza di approfondire questi studi, pei quali non si conoscono dati sufficienti per farsi un esatto concetto della loro attuabilità, ha consigliato alla maggioranza della Commissione di tenere impegnata la questione, sospendendo ogni deliberazione in argomento. »

Da questa lettura avranno rilevato la Camera e l'onorevole ministro le gravissime ragioni per cui uomini gravi, quali sono gli onorevoli componenti di quella Commissione, opinarono di sospendere la esecuzione della legge che ordinava la costruzione della linea Benevento-Campobasso-Termini, onde costruirvi l'Appulo-Sannitica.

È a notarsi però che l'anzidetta legge fu emanata a Torino, quando non si voleva sentire a parlare di Roma capitale. Ma ora, la Dio mercè, ci siamo e ci rimarremo, ma a patto che sapremo imitare tutto quello che di grande fecero gli antichi Romani; epperò bisogna imitarli anche nelle strade.

L'Appulo-Sannitica si ebbe l'antica Roma, come una prima linea strategica tanto per condurre le forze di terra nelle provincie meridionali, che per sostenere le sue flotte a Taranto ed a Brindisi. È la più breve che metta in comunicazione l'Oriente con l'Occidente. La Valigia delle Indie transiterebbe su di essa, quindi per Roma, e non lungo il litorale, come al presente. È la sola strada che valicherebbe gli Appennini senza trafori, e che sarebbe immensamente produttiva per lo Stato.

Ora io dico al ministro: voi che vi trovate tra il dovere imprescindibile di eseguire una legge e di tutelare e garantire gli interessi del paese, a che indugiate a risolvere questa questione? Perchè non ve ne occupate? Non è questa una questione

gravissima d'interesse nazionale piuttostochè regionale?

Io sotto la forma di semplice interrogazione non posso permettermi ora di stabilire dei termini di confronto tra l'una e l'altra linea. I miei onorevoli colleghi ricorderanno come io abbia parecchie altre volte dimostrato l'utilità, necessità ed urgenza della costruzione della linea Appulo-Sannitica; vi dimostrai, tra l'altro, come questa strada doveva ritenersi d'interesse mondiale; dappoichè sarebbe geograficamente la più breve che mette in comunicazione l'Oriente con l'Occidente. E simile dimostrazione fu fatta con tale vivacità da sollevare financo dei clamori in questo recinto. Ma via, se sarà esagerato chiamare quella strada mondiale, ci resterà però sempre qualche cosa, perchè non fosse lecito dubitare di essere tale strada di una utilità immensa per la nazione italiana. Nè io qui non scendo a ripeterne la dimostrazione, dovrei occupare la Camera per molte ore, nè voglio uscire dai limiti di una interrogazione.

Tenendomi dunque sempre negli stretti limiti di essa, chieggo all'onorevole ministro, se non sarebbe oramai tempo di studiare cotesta questione, facendo sì che perfino l'onorevole Mascilli non venga sempre da quel lato a ripetere i medesimi dolorosi argomenti...

MASCILLI. Domando la parola per un fatto personale. (*ilarità*)

ROMANO. Mettiamo una buona volta questa questione sul tappeto, ci guadagneremo tutti, principalmente il paese. E creda a me l'onorevole ministro, che non solo gli interroganti, ma persino l'onorevole Mascilli sarebbero felicissimi, se invece del tronco Benevento-Campobasso potessero avere costruita la linea Appulo-Sannitica...

MASCILLI. Nego.

ROMANO. Faccia presto onorevole ministro, questi studi: è solo così che sarà fatta la luce, con giovare alla cosa pubblica e salvare la dignità e la serietà del Governo, il quale è chiamato alla esecuzione delle leggi. Ed è su di ciò che io ho creduto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, affinchè mi esprima la sua intenzione in proposito, onde poter regolare gli ulteriori miei passi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MASCILLI. Ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parlerà dopo; ora la parola spetta all'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole mio amico Romano ha citato alcuni brani della relazione parlamentare da lui encomiata, e si è compia-

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

ciuto che nella medesima si concludesse dichiarando che si lasciava impregiudicata la questione.

Io alla mia volta ripeto, che per fatto mio proprio la questione non può certamente venire pregiudicata; ma in pari tempo l'onorevole Romano comprenderà, che quella linea, per la quale fecero istanze gli onorevoli Di Blasio e Mascilli, è una linea, a favore della quale invocano una legge...

MASCILLI. Due leggi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... due leggi approvate dal Parlamento; ond'è che quella linea si trova in una condizione ben diversa da quella per la quale egli chiede che si facciano gli studi.

Quanto però a questi studi, io per parte mia lo assicuro che li farò e presto.

ROMANO. Dal momento che l'onorevole ministro dice di volersi occupare e prestamente di questi studi, io sono perfettamente soddisfatto. Io non domando altro che questo. Nella specie si tratta di interessi generali e non regionali; ma vorrei che questa promessa del ministro rimanesse salda e che prestamente si traducesse in atto; solo in allora sarò, non una, ma due volte soddisfatto.

PRESIDENTE. Due volte? L'altra la terremo in serbo. (*ilarità*)

MASCILLI. Io ho chiesta la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Qual è il suo fatto personale?

MASCILLI. L'onorevole Romano ha detto che io sarei felicissimo se si facessero degli studi.

Ma niente affatto; poichè sono dodici anni che si sta studiando; dimodochè queste strade hanno percorso il corso elementare, il corso liceale, il corso universitario. (*Si ride*) Ma ancora vuol seguitare l'onorevole Romano a farci studiare? (*Viva ilarità*)

Ma, per l'amor di Dio, ne morremmo prima di avere raggiunto lo scopo.

L'onorevole Romano potrà fare tutti quegli studi che vuole, e quindi venire a fare una proposta per una nuova legge, ma non distruggere ora le leggi che ci sono.

ROMANO. Domando la parola per un fatto personale.

MASCILLI. Egli dice che vuol dare la luce, mentre ci viene a dare le tenebre...

PRESIDENTE. Ma questo non è fatto personale.

Per un fatto personale ha la parola l'onorevole Romano.

ROMANO. Io ho domandato la parola per un fatto personale, ma voglio limitarlo ad una semplice rettificazione.

Io non ho detto che l'onorevole Mascilli sarebbe stato lieto se, invece di costruirsi la strada Benevento-Campobasso, si facessero gli studi dell'Apulo-Sannitica. Non sarei stato così leggiero; ho detto invece che sarebbe stato ben lieto se, invece di costruirsi quella, vedesse costruita questa.

Non credo aggiungere altro.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore due.

La seduta è levata alle 6 10.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguìto della discussione del bilancio definitivo pel 1876 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Relazione di petizioni.

