

lizzano completamente. Ma siccome io so che le tramvie hanno nemici potentissimi, che hanno interesse ad opprimerle e renderle inefficaci, io ho creduto di fare quell'appunto, affinchè non fosse usata in un documento ufficiale qualche parola, che potesse poi essere interpretata in un modo troppo restrittivo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. L'onorevole ministro ha voluto finire le cortesi parole indirizzatemi con una frase anche più cortese, attribuendomi cioè una competenza che in realtà dichiaro di non possedere. Gli inconvenienti ai quali ho accennato sono alla portata di tutti; non occorre nessuna speciale competenza per accorgersi che per esempio essendovi una data ferrovia dal luogo A al luogo B non si possa farla percorrere da merci se non passando per un punto C il quale si trova a volte assai distante dai due punti accennati. Ora vi sono di queste ferrovie le quali non rappresentano soltanto un'impresa privata, ma rappresentano imprese fatte col sussidio del Governo, o riscattate col danaro interamente del Governo alle quali quindi parrebbe che dovrebbero essere applicate le norme comuni.

Ci sono ferrovie riscattate dal Governo per le quali l'esercizio procede come ho indicato; ce ne sono altre costruite in parte col danaro del Governo e concesse dal Governo per le quali si procede ancora nel modo che ho indicato, perchè non vi sono ancora i tronchi di allacciamento e perchè si ritarda di accordarli onde non sottostare agli obblighi anche di quel ristretto servizio cumulativo al quale accennavo.

Se non rispondessero ad un bisogno di utilità pubblica il Governo avrebbe chiara e netta la via da seguire, e sarebbe quella di proibirne la costruzione.

Ma una volta che sia riconosciuto che possono dare un beneficio pubblico e questo risulta dal fatto stesso della concessione, oh, perchè volete dare dei limiti a questo beneficio? Perchè volete dire che appunto essendo ferrovie costruite senza sacrificio dello Stato debbano essere trattate peggio di quelle per le quali abbiamo fatto e facciamo tanti sacrifici? Io ho domandato questo all'onorevole ministro: non ho punto preteso dal ministro che distrugga certi patti che non si possono più togliere dalle nostre spalle; ma io ho raccomandato al Governo che voglia esaminare la questione con quella benevolenza di cui l'onorevole ministro mi ha assicurato di essere compreso, e di voler porre tutta la sua autorità perchè

venga appunto la questione stessa risolta nel miglior modo e colla maggiore sollecitudine possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzolini.

Pozzolini. È sopra un altro argomento, che io vorrei rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Vorrei domandargli se egli si è mai accorto di una deficienza del nostro organismo burocratico, sulla quale io crederei opportuno d'intrattenerlo.

Egli ha, come corpi consulenti, il Consiglio dell'Ispettorato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'uno e l'altro sono due corpi eminentemente tecnici, che aiutano e confortano il ministro nelle sue decisioni per ciò che riguarda il tecnicismo delle strade ferrate.

A me pare che le ferrovie risolvano una serie di problemi più vasta dei soli problemi tecnici. Risolvono delle questioni commerciali, politiche, sociali, militari, ecc.

Per conseguenza, a me parrebbe conveniente che al Ministero dei lavori pubblici ci fosse un corpo consulente qualsiasi, che facesse la sintesi di questi problemi che le ferrovie sono chiamate a risolvere. In realtà, prima questo corpo consulente esisteva. Ora non esiste più. È morto senza che nessuno gli facesse l'orazione funebre. Io non dico che soddisfacesse assolutamente allo scopo che lo aveva fatto istituire. Credo però sempre che anche oggi sarebbe, non solo opportuno, ma indispensabile di avere alla dipendenza ed agli ordini del ministro dei lavori pubblici un corpo consulente che esaminasse il tracciato, la costruzione, l'esercizio delle strade ferrate in un modo più sintetico e tenendo conto di queste considerazioni che ho svolte. È evidente che di questo potrebbe benissimo, anzi, dovrebbe far parte, qualcheduno delegato dalle Società ferroviarie, un delegato del Ministero del commercio per ciò che riguarda gli affari commerciali, uno dal Ministero delle finanze. E, in quel modo ricostituendolo presso a poco con le norme, con le quali prima era costituito, potrebbe essere un utile consigliere del ministro dei lavori pubblici, e si avrebbe anche il vantaggio, non spregevole, che non costerebbe un soldo all'amministrazione dello Stato.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non ho che una semplice dichiarazione da fare.

Il Consiglio delle strade ferrate è stato sostituito dal Comitato delle strade ferrate, il quale ha,