

attuare quello che è nel desiderio dell'onorevole Cucchi stesso, io lo pregherei di attendere che la questione fosse matura in modo da potere avere una sanzione legislativa. Mi parrebbe grave, a proposito di un articolo di legge sulle tranvie e ferrovie economiche, venire a toccare le norme generali del nostro diritto in fatto di materiale ferroviario.

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** Credo che oramai le nostre condizioni industriali sieno mature. Le nostre industrie fabbrili sono tanto sviluppate che, oramai, a ricorrere all'estero, non c'è nemmeno il tornaconto.

Noi, collo autorizzare la costruzione e l'esercizio di queste tranvie e ferrovie economiche facciamo una concessione, e nella concessione possiamo benissimo mettere l'obbligo che il materiale occorrente per esse debba essere costruito od acquistato in paese.

Abbiamo applicata questa medesima massima a tutte le costruzioni governative.

È vero che nel caso presente trattasi di società private; ma essendovi bisogno della concessione o autorizzazione governativa, il Governo può benissimo e legittimamente imporre quest'obbligo, che nel fatto pratico non è menomamente oneroso.

**Presidente.** Onorevole Cucchi Luigi, ha facoltà di parlare.

**Cucchi Luigi.** Debbo rispondere una breve parola all'onorevole ministro.

Osservo anzitutto che quando si trattò dell'articolo aggiuntivo dell'onorevole Bettolo, non si parlò menomamente di materiale da guerra, che è cosa ben diversa dal materiale dei piroscafi postali e commerciali.

Osservo poi che le Convenzioni non possono affatto essere invocate in una questione tutta nuova. Siamo ora chiamati a legiferare sopra i tranvai e le ferrovie economiche. Se questo servizio abbisognasse di grandi macchine, si potrebbe tollerare che questi mastodonti ci venissero d'oltre l'Alpe; ma si tratta di servizi locali, che non hanno l'importanza grandissima delle grandi ferrovie; ora, perchè questo materiale non lo volete riservare alle officine dei nostri industriali? Ormai, lo disse l'onorevole Cavalletto, per questo materiale non temiamo confronti. Basta leggere i giornali di ieri o d'oggi pervenutici da Milano, per poter constatare come tutti i tecnici abbiano fatto le più ampie lodi a quat-

tro o cinque vagoni Pullmann costruiti nell'opificio Grondona, che superano tutto quanto oggi si conosce di più perfetto, perfino delle fabbriche americane.

Ora, non so perchè per queste nuove linee (quanto a quelle esistenti, se vi saranno patti speciali in contrario, questi naturalmente saranno salvi) non so perchè non si possa pretendere che il materiale di trazione sia costruito nel nostro paese.

Ci troviamo ora in un brutto quarto d'ora pel mancato trattato con la Svizzera; non sarà male mostrare all'estero che noi, in fin dei conti, ci sentiamo abbastanza forti e crediamo di valer qualche cosa. Che poi questo si faccia in occasione di una leggina, tanto meglio; almeno saremo sicuri di potere soddisfare degnamente ai bisogni, che non sono poi grandissimi, di questi servizi con la nostra industria.

Mantengo dunque il mio articolo aggiuntivo. Quanto alla sua sorte, sarà quel che sarà; ma per parte mia credo doveroso per la Camera italiana, in questo momento, di adottare questo articolo di legge.

**Presidente.** La Commissione l'accetta o no? Il Ministero ha dichiarato di non accettarlo.

**Gianolio, relatore.** La Commissione non accetta l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Cucchi Luigi.

*Una voce.* E perchè?

**Gianolio, relatore.** Si tratta di tranvai, che si concedono da Comuni; che si costruiscono senza veruna spesa da parte del Governo: si tratta di ferrovie economiche, che si concedono nelle stesse condizioni. Ora non so come e con qual ragione potremmo imporre a questi costruttori o esercenti, di servirsi sempre dell'industria nazionale, anche quando questa industria nazionale li faccia pagare più caro di quello che pagherebbero all'estero.

Io sono tenero dell'industria nazionale quanto l'onorevole Cucchi, ma la protezione non si può spingere fino a questo punto.

Per le ferrovie sussidiate vi può essere una ragione diversa.

Trattandosi di ferrovie sussidiate, comprendo che il Governo possa imporre alle Società concessionarie un obbligo assoluto di servirsi dell'industria nazionale, quando vi sia parità di condizione con l'industria straniera, o, se si vuole, anche quando vi sia una disparità soltanto del 5 per cento, come è stabilito, per le grandi linee, dall'articolo 21.