

di conforto per quelle popolazioni. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

**Pantano.** Io, più che osservazioni, ho da fare talune interrogazioni all'onorevole ministro; e queste interrogazioni hanno tratto ad un argomento di alta e vitale importanza: cioè il servizio ferroviario nei suoi rapporti con l'Ispettorato governativo.

Io non solleverò qui tutta l'importante questione che concerne l'organizzazione ed il funzionamento dell'Ispettorato ferroviario, imperocchè attendo che la relazione della Commissione d'inchiesta sul personale, venga a gettare piena e nuova luce intorno a questo argomento.

Ma sin d'ora non è male anticipare qualche considerazione, soprattutto in ordine ad un fatto di cui, durante le vacanze parlamentari, si discusse nella stampa, e che ha avuto una eco nella coscienza pubblica. Intendo alludere al famoso contratto fra l'Ispettorato ferroviario e la rete delle Meridionali in ordine alla cessione delle forze idrauliche del fiume Adda, che alla sua volta la rete delle Meridionali aveva contrattato di cedere alla società Ganz di Budapest. La Camera in parte sa, per l'eco che di queste pubblicazioni ha dovuto giungere ai singoli deputati, che un contratto di cessione gratuita; per sessanta anni, di tutte le forze idrauliche del fiume Adda era stato concordato fra l'Ispettorato ferroviario e la rete delle Meridionali; concessione che non doveva soltanto servire per la trazione elettrica delle ferrovie, ma eziandio alla speculazione privata.

Alla sua volta, come già dissi, la Società delle Meridionali aveva contrattato con la società Ganz di Budapest la subconcessione industriale di quei diritti che a lei erano stati concessi.

Ma c'è di più. Nello schema di contratto era stato anche stabilito il termine in cui avrebbe dovuto aver luogo il funzionamento: cioè il 31 luglio 1898.

È anche notorio che una fulminea circolare dell'onorevole Afan De Rivera, nel suo breve passaggio al Ministero dei lavori pubblici (circolare che diede origine a tanti dibattiti) metteva un veto a tutte le prefetture del Regno di concedere acque ad uso industriale e per forza elettrica senza la preventiva autorizzazione del ministro dei la-

vori pubblici; dappoichè, come egli ebbe più tardi a dire per le stampe, voleva impedire che, anticipatamente ed in previsione dello sviluppo che avranno le forze idrauliche avrebbero potuto dare alle applicazioni elettriche, si accaparrassero queste forze per parte della speculazione che aveva già intuito il grande, immenso vantaggio che da esse si può trarre.

A dimostrare l'importanza di tale questione, mi basta accennare ad una autorevole e non sospetta parola: vale a dire ad una recente pubblicazione dell'onorevole Colombo, il quale ha affermato che la ricchezza delle forze idrauliche del nostro Paese è tale che, anche ad usufruirne, per energia elettrica, una decima parte, questa basterebbe a duplicare la forza motrice che attualmente il Paese sviluppa per mezzo del carbone.

Ora io mi domando: di fronte ad una questione così vitale pel nostro paese (vitale, perchè può mutare completamente le condizioni avvenire del lavoro italiano; perchè se oggi la deficienza del carbone ci mette in una condizione d'inferiorità dinanzi agli altri paesi industriali, il giorno in cui questa nuova forza, sia per la trazione elettrica delle ferrovie, sia per l'industria, potesse adoperarsi, noi potremmo assurgere seriamente ad un avvenire industriale), di fronte, dico, a questo problema così vasto, così imponente e che, in mezzo all'esaurimento di tutte le nostre migliori risorse e all'anemia dei nostri capitali, rappresenta ancora una delle fonti vergini a cui il paese può attingere per la propria risurrezione economica, è egli possibile immaginare che vi sia nello Stato un organismo che si chiama Ispettorato ferroviario, il quale possa, alla chetichella, all'oscuro, concludere uno schema di contratto, con una grande Compagnia ferroviaria, per sottrarre allo Stato una delle sue forze più utili all'esplicazione delle energie elettriche? E per di più, che la conceda gratuitamente, per sessant'anni, avendo la coscienza che questa concessione sarebbe andata in mano di una Casa straniera, non soltanto a scopo di pubblici servizi, ma anche di speculazione privata?

E tutto questo (badate, signori, all'importanza della cosa) alla vigilia del riscatto ferroviario. Il che significa disfarsi delle risorse dell'avvenire, per rendere impossibile il riscatto. E il fatto, ripeto, diventa ancor più grave, quando si pensi che un contratto di sì alta importanza fu concordato, ed era