

di conseguenza, un servizio assai più intenso di quello della trazione a vapore. Ora, nella scelta definitiva del sistema d'applicarsi, bisogna sicuramente tener conto del rendimento economico: ma la maggiore economia dovrà sacrificarsi alla sicurezza dei viaggiatori, la quale non può ottenersi se non provvedendo a blocchi ed arresti automatici, indipendenti cioè dalla volontà e dall'azione dell'uomo.

E con questo ho finito.

Io non faccio alcuna proposta perchè il ministro ha dimostrato tale larghezza di veduta, tale equità e saviezza d'intendimenti, che ogni proposta sarebbe inutile. Però sento il dovere di brevemente dire perchè vagheggiavo che gli esperimenti di trazione elettrica fossero banditi dallo Stato e non dalle Società e tanto meno da privati, facendoli possibilmente coincidere con le onoranze che si faranno per Volta.

Innanzi tutto perchè credo questo il modo più facile per evitare complicazioni, noie, fastidi, sorprese di spese e di diritti più o meno campati in aria. Poi, perchè se gli esperimenti saranno fatti dalle Società, si andrà probabilmente a costituire una quinta ruota del carro che è bene evitare. E finalmente, perchè se gli esperimenti saranno fatti dai privati, protremo trovarci impigliati in tale gineprajo da non sapere come uscirne o dal quale usciremo colle ossa peste.

Se invece è lo Stato che fa tali esperimenti, impone lui il programma, determina lui le condizioni dei risultati tecnici; si sa fin da principio dove si va a cascare. Lo Stato, infatti, determinerebbe non soltanto che l'esperimento avesse luogo PER TUTTI fino allo scadere del primo ventennio delle concessioni, senza sottintesi o transazioni per alcuno, ma comincierebbe con lo scartare le linee di forte traffico, come per esempio la Colico-Chiavenna, e tutte quelle di grande importanza, limitando gli esperimenti a piccoli tronchi, fuori mano, in modo da non oltrepassare possibilmente i 40 chilometri, con limitato numero di stazioni, per spendere poco e non dar noia ad alcuno.

Supponiamo, onorevoli colleghi, che un dato sistema riesca alla prova un empiaastro (mi perdonino la parola, ma essa rende esattamente la situazione), che cosa accade? Che il traffico se ne risente. Si ha un bel dire che se un sistema non riesce dovrà essere subito rimosso; ma il subito è relativo; e in quel

tale tempo relativo bisognerà subire l'empiaastro con danno del traffico e del pubblico.

Detto ciò, ed in qualunque modo si faccia, io sono tranquillo perchè, lo ripeto, ho piena fiducia nel ministro il quale, ne son certo, in una questione così complessa ed in cui sono in giuoco tanti interessi, saprà appigliarsi a quel partito che meglio sodisfi l'interesse vero del paese. (*Benissimo! Bravo!*)

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

**Pantano.** L'onorevole Afan de Rivera iniziò il suo discorso deplorando di non essere stato, l'altro giorno, presente quando si cominciò la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, e fu sollevata la questione relativa all'Ispettorato ferroviario e al famoso contratto con la casa Ganz di Buda-Pest: questione intorno alla quale l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fu cortese di ampia risposta, che tuttavia, in molta parte della Camera, ignara della questione, sollevò molti dubbi e alcune incredulità.

Ora, trattandosi di un argomento di altissima importanza economica, perchè, qualunque possa dirsi ormai una cosa seppellita, tuttavia è un antecedente che può avere ripercussioni nell'avvenire, a me pare che l'onorevole Afan de Rivera, in questa circostanza, dovrebbe dire come realmente andò tutto questo affare del compromesso fra l'Ispettorato e la casa Ganz, affinchè il paese e la Camera possano prenderne quella cognizione che è di somma utilità per l'interesse del paese.

Mi auguro che l'onorevole Afan de Rivera non abbia nulla in contrario per accogliere questa mia preghiera.

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

**Piovene.** Io mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una semplice interrogazione la quale concerne gli articoli terzo e quarto della legge 15 agosto 1897.

Il primo di questi articoli stabilisce che, per colmare il disavanzo verificatosi al 31 dicembre 1896 nella Cassa pensioni del personale delle ferrovie delle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, si imponeva una soprattassa sulle tariffe dei treni diretti, omnibus e misti secondo una differente percentuale, e più un aggravio maggiore sui trasporti e sul carico e scarico delle merci.