

nistro e con la maggioranza della Commissione, se non mi sembrasse opportuno di rilevare un'osservazione che le mie parole possono forse aver fatto nascere nell'animo degli onorevoli colleghi che hanno avuto la cortesia di ascoltarmi.

L'osservazione che mi si può rivolgere è questa: se voi giudicate necessaria la sistemazione degli istituti di previdenza e non accettate questo disegno di legge, che cosa proponete in sostituzione di esso?

Io rispondo che, appunto perchè credo necessaria la sistemazione degli istituti di previdenza, non posso accettare questo disegno di legge, poichè credo di aver dimostrato abbastanza che questo disegno di legge non solo non ci avvicina, ma ci allontana da quella sistemazione.

In quanto a nuove proposte, data la natura dell'argomento, è troppo evidente che non possono essere formulate all'infuori della azione del Governo. Si tratta, lasciatemelo dire ancora una volta, di dare esecuzione ad un contratto, circa la interpretazione del quale vi è dissenso fra le due parti contraenti; e finchè rimane questo disaccordo, sarà impossibile qualunque sistemazione definitiva della questione.

Qui giova ripetere che il disegno di legge quale era stato presentato dai ministri Pavoncelli, Luzzatti e Cocco-Ortu, nella tornata del 24 febbraio 1898, era precisamente stato concordato con le Società. Allora io fui consenziente con la maggioranza della Commissione e nel giudicare che quel disegno di legge, così come era stato presentato, non poteva essere accettato. Quel disegno di legge era troppo favorevole alle Società, o per lo meno non era stata dimostrata abbastanza la convenienza da parte dello Stato di cedere, di fronte alle Società, fino a quel punto. Ma oggi noi abbiamo sicuramente il disaccordo fra il Governo e le Società.

Il Governo deve procurare di fare scomparire questo disaccordo mediante trattative nelle quali deve mettere una grande equanimità ma anche una grande severità, nello interesse della finanza dello Stato; e se le trattative non riusciranno allo scopo, deve procurare l'eliminazione del disaccordo colla procedura stabilita nei Capitolati. Finchè però rimane questo disaccordo, l'approvazione di qualunque nuova disposizione legislativa

sarà opera vana quando non sarà dannosa, perchè non è in facoltà nè del Governo nè del Parlamento l'imporre la loro volontà a coloro che hanno contrattato con lo Stato. (*Bene! Bravo!*)

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

**Nofri.** In verità, l'aspetto della Camera oggi farebbe supporre che l'argomento che trattiamo non fosse di una gravità così eccezionale, come ha accennato testè l'onorevole Carmine, e come io pure affermo che sia, non tanto perchè la legge riguarda gl'istituti di previdenza del personale ferroviario, vale a dire di circa 100 mila lavoratori, quanto perchè riguarda pure e maggiormente gl'interessi dello Stato in urto, oggi più che mai, con quelli delle Compagnie ferroviarie.

A tutto l'anno in corso, lo dice la relazione, lo riconoscono le Compagnie, non lo nega più nessuno, 200 milioni circa mancano alle Casse ferroviarie di previdenza, perchè possano funzionare e soddisfare gli impegni assunti verso tutti coloro che già sono o potranno andare in quiescenza. Di questi 200 milioni, calcolando il provento delle soprattasse attuali, si debbono rimborsare ancora 175 milioni a quelle Casse. Basterebbero queste sole cifre a dimostrare la gravità del caso.

Che le Casse ferroviarie debbano essere, in tempo più o meno lontano, e con dei mezzi più o meno efficaci, messe in condizione di rispondere al loro scopo, vale a dire che si debba ormai, dopo 15 anni, rispettare l'articolo 35 delle convenzioni ferroviarie, tardo rispetto è vero ma pur sempre in tempo, è ormai fuori di ogni dubbio.

Lo Stato, dice la relazione, ha contratto un debito a tutto il 1885 verso quelle Casse, di 100 milioni in cifra tonda, mentre per gli altri 100 milioni non è ancora stabilito su chi debba cadere la responsabilità del loro pagamento.

Questo disegno di legge, già l'ha osservato l'onorevole Carmine, ed era naturale che fosse così, lascia la determinazione di quella responsabilità ad una Commissione, alla quale impone di presentare entro un anno le sue conclusioni al Parlamento. Però la relazione afferma, che questa responsabilità dei 100 milioni dovuti dal 1885 ad oggi, deve spettare in gran parte alle Compagnie ferroviarie, che causarono durante quel periodo di tempo, e specialmente dopo l'applicazione dei nuovi