

Nondimeno l'onorevole Tedesco lamentava con ragione che non si fosse fatto alcun accenno al personale, ed alla convenienza che quando lo Stato concede lavori, o li fa, possa servirsi di quegli impiegati che furono dovuti licenziare. Ma questo è un peccato originale di tutti i contratti di lavoro che si fanno in Italia: poichè si pensa al ferro, alla calce, al pietrame, alle macchine, a tutto quello che può riferirsi alla parte materiale delle costruzioni, e non si pensa mai a tutto ciò che può riferirsi al motore primo di tutte queste costruzioni: all'uomo.

D'altronde la Commissione (ed io sono autorizzato a dichiararlo a nome della Commissione stessa, ed occorrendo presenteremo anche un ordine del giorno) è di parere che il Governo, nelle sue ulteriori trattative con la Società Mediterranea, possa raccomandare autorevolmente, in modo da costituire un obbligo morale, questi impiegati affinchè possano avere un collocamento nelle nuove costruzioni.

Si è detto da ultimo che questo disegno di legge impegna la grande questione dell'esercizio di Stato. Io votai contro le Convenzioni ferroviarie, e tornerei a votar contro una seconda volta se il Governo ne proponesse il rinnovamento. Ma credo, onorevoli signori, che sia male scelto il momento per fare una questione di così grande importanza che ha bisogno di tanti dati di esperienza che non abbiamo ancora sotto gli occhi. Mi pare strano che si debba sollevare la questione grossissima dell'esercizio di Stato o dell'industria privata a proposito di una ferrovia nella concessione della quale c'è il patto di riscatto, e che lascia integra ed impregiudicata la questione anche relativamente a questa linea.

Sono alla fine del mio discorso. L'onorevole Tedesco disse che avrebbe votato la legge ed io lo ringrazio. Io applaudii il suo discorso sereno nel quale, pur mettendo in rilievo le gravi difficoltà contro cui questo disegno di legge, a suo avviso, s'imbatteva, egli, benchè avversario del Ministero, dichiarò che avrebbe dato il suo voto a questa legge che, come egli disse, rappresenta un fato ferroviario. Sia pure un fato ferroviario; *fata viam invenient*. In questo caso il fato non è solamente ferroviario ma è anche logico e politico. È un fato di logica perchè è principio di logica che ciò che si deve fare si faccia presto; è un fato politico per-

chè con questo disegno di legge si ribadì il vincolo organico che lega tutte le parti del nostro paese. Era stato detto che questo disegno di legge sarebbe stato il pomo della discordia gettato fra due nobilissime parti d'Italia. Mi auguro che esso invece possa essere un'ondata di sangue vivo che farà fluire e rifluire la vita dalle Alpi all'estrema punta del litorale Adriatico.

Il fato ferroviario, il fato politico, il fato logico hanno voluto che a difendere questa legge fosse al banco dei ministri l'onorevole Giusso che è gloria ed onore della rappresentanza meridionale, e al banco della Commissione ci fosse, come relatore, un meridionale.

Io credo che l'Italia sia un tutto organico, e credo che una parte di un organismo non può essere inferma senza che l'infermità lo colpisca tutto; io credo che non si possa ammettere, fratelli del Nord, che bruci la casa dei fratelli del Sud senza che la casa vostra corra pericolo: *Tui res agitur paries cum proximus ardet!* Dico a voi, o fratelli del Sud, che per ogni via che si apre e che aumenta il patrimonio della nazione, è il benessere di tutta Italia che noi conquistiamo. Ricordiamoci d'altronde una buona volta che Sud e Nord oramai debbono essere considerati come espressioni geografiche, dal momento che l'Italia ha cessato di essere un'espressione geografica e che il plebiscito del Mezzogiorno, scritto col sangue di tutti i figli d'Italia, ha proclamato l'Italia una ed indivisibile (*Bravo! — Vive approvazioni*).

Presidente. Dovrei ora dare facoltà di parlare all'onorevole Curioni per fatto personale.

Curioni. Rinuncio.

Presidente. Allora veniamo agli ordini del giorno.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, vuol dire quali sono quelli che accetta?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Il primo degli ordini del giorno è quello dell'onorevole Lucchini Luigi, così concepito:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere, nel modo più soddisfacente per i generali interessi del paese, all'allacciamento della rete ferroviaria italiana col nuovo valico del Sempione;

considerando essere tuttavia non meno urgente, per la stessa economia nazionale, che sia assicurato pure il compimento della rete medesima secondo il programma delle