

pere questa maglia d'acciaio con cui il monopolio e l'ingorda speculazione soffocano il paese e non gli consentono di respirare. Parlino in noi per noi, in questo momento, tutti i dolori e le delusioni patite, le oneste speranze e le sane energie del popolo italiano, anelante di prorompere in tutta la pienezza delle sue forze, senza il timore che ad ogni piè sospinto trovi una piovra che succhi il sangue delle sue vene. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni a scrutinio segreto ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

Presentazione di relazioni e di disegni di legge.

Presidente. Invito gli onorevoli Bonin e Cavagnari a recarsi alla tribuna per la presentazione di relazioni.

Bonin. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) ed a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle regie rappresentanze.

Cavagnari. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome del collega Spirito Beniamino, la relazione della Commissione sugli elenchi delle registrazioni fatte con riserva dalla Corte dei conti.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Giolitti, ministro dell'interno. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Giolitti, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la tumulazione della salma del cardinale Giuseppe Dusmet, arcivescovo di Catania, nella cattedrale di Catania; ed un altro disegno di legge per provvedimenti per l'ospedale civile di Palermo e per riforma dei lasciti esistenti in Sicilia.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti e seguiranno il corso normale degli Uffici.

Si riprende la discussione della mozione sulle ferrovie.

Presidente. Onorevole De Viti de Marco ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! A domani!

Presidente. Ma che domani! Ci sono 22 iscritti!

De Viti de Marco. Domando alla cortesia del presidente di voler rimandare lo svolgimento della mia mozione alla prossima seduta.

Presidente. Ma non è possibile, perchè ogni giorno si dovrebbe togliere la seduta alle 6.

De Viti de Marco. Onorevole presidente, voglia considerare che io debbo svolgere una mozione anche a nome e per conto di altri colleghi ed in contrasto con quella dell'onorevole Pantano.

Presidente. Non è possibile! Ripeto che vi sono 22 iscritti e a questo modo non si finirebbe più. Del resto Ella ha tempo fino alle 8 a parlare. La invito quindi a cominciare il suo discorso.

De Viti de Marco. Confesso che, vista l'ora tarda, innanzi a tanti più competenti colleghi che vedo iscritti in questa discussione, e che potrebbero meglio di me tener desto l'interesse della Camera, sarei tentato di rinunciare alla parole, se non avessi l'impegno di svolgere una mozione secondo alcune linee generali concordate con gli onorevoli colleghi che l'hanno firmata.

Io non andrò a fondo nella discussione tecnica dell'argomento, poichè la ritengo prematura, mancando concrete proposte di legge dinanzi alla Camera. Scopo di questa discussione, più che generale, preventiva, è di manifestare le varie correnti che esistono nel Paese e nella Camera intorno a questo gravissimo argomento, affinchè il Governo possa, nei limiti della sua convenienza, tenerne conto.

Udendo l'eloquente discorso dell'onorevole Pantano sono stato in alcuni momenti dubbioso, se veramente esista una profonda differenza di vedute fra noi, o in che stia.

In molti punti di sostanza siamo di accordo, in moltissimi punti di critica positiva alle attuali convenzioni, siamo più che d'accordo, perchè credo di andare anche più in là. Ma non siamo perfettamente d'accordo intorno ai modi, con cui rimediare a quegli inconvenienti i quali erano stati denunziati prima e durante la discussione della legge sulle Convenzioni ferroviarie, e che sono stati poi confermati dai fatti. Non vi può essere una grande distanza tra l'esercizio di Stato, e l'esercizio privato, come la questione si presenta oggi in Italia: anzitutto perchè le ferrovie sono già, da noi, proprietà dello Stato; poi perchè si tratta di un monopolio della più grande industria dei trasporti, e ciò reclama l'intervento dello Stato; e poi ancora perchè