

lamento; per il tesoro, l'onorevole professore Alfredo Codacci-Pisanelli, deputato al Parlamento; per la guerra, l'onorevole maggior generale conte Fortunato Marazzi, deputato al Parlamento; per la pubblica istruzione, l'onorevole professore Luigi Credaro, deputato al Parlamento; per i lavori pubblici, l'onorevole marchese Cesare Ferrero di Cambiano, deputato al Parlamento; per l'agricoltura, industria e commercio, l'onorevole Edoardo Ottavi, deputato al Parlamento; per le poste e i telegrafi, l'onorevole Elio Morpurgo, deputato al Parlamento. Infine ha confermato il contrammiraglio Augusto Bianco nella carica di sottosegretario di Stato per la marina.

Onorevoli signori! (*Segni di attenzione*). Gravi e complessi problemi, fondamentali per la vita del paese, per l'incremento del suo benessere materiale, pel progresso della sua energia morale, richiedono provvedimenti di governo larghi, equi, rapidi, dei quali ogni ulteriore rinvio sarebbe dannoso ai maggiori interessi della Nazione e al prestigio dello Stato.

Nel giudicare questa condizione di fatto, nel proporre i rimedi, ci siamo trovati concordi uomini di parti diverse.

Le condizioni anormali del servizio ferroviario, rese più difficili pel contrasto col crescente sviluppo del traffico, reclamano pronti ripari.

La questione del Mezzogiorno si fa sempre più acuta e complessa.

Vacilla la fede delle popolazioni nella serena azione moderatrice e riparatrice dell'amministrazione dello Stato, (*Mormorio*) al di sopra di ogni contesa di parte o di persone.

Da troppo tempo si trascinano vanamente da una sessione all'altra le proposte di legge di natura più strettamente sociale.

Prima e improrogabile necessità è il provvedere alle ferrovie.

L'esercizio diretto della vasta rete dello Stato fu assunto il 1° luglio scorso senza una sufficiente preparazione. A rimetterlo in condizioni normali con la desiderata prontezza si opponeva principale ostacolo la permanenza di un numero ragguardevole di linee di primaria importanza in potere di una società privata.

Abbiamo quindi rivolto le nostre cure a studiare il riscatto della concessione delle ferrovie meridionali, e crediamo di essere riusciti ad una combinazione la quale, in confronto delle precedenti proposte e tenuto conto dei termini giuridici della questione,

oramai poco favorevoli per lo Stato, deve considerarsi conveniente. (*Commenti a sinistra — Approvazioni*).

Voci. Lo vedremo!

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il riscatto si farebbe riducendo di un milione l'annualità per 60 anni stabilita nella convenzione del maggio 1905. Nello stesso tempo fu stabilito con la Società della rete Adriatica di aumentare di 2 milioni la quota dello Stato per compartecipazione agli utili, pattuita nella convenzione che fu dalla Camera rinviata a nuovo esame.

Pendono ancora le trattative per le liquidazioni con le altre Società ferroviarie.

Mentre lavoriamo a preparare l'ordinamento definitivo dell'esercizio di Stato, ispirandoci al principio di una larga autonomia ed al concetto di mantenere il carattere industriale dell'azienda, temperati dalla osservanza del sindacato parlamentare, vi chiederemo subito l'approvazione di proposte destinate ad avviare siffatta sistemazione, ed a ridare vita legale al presente regime provvisorio la cui durata spirava con la fine dell'anno scorso.

Altro impegno, cui il Governo non mancherà, è quello di realizzare la legittima aspirazione della Sicilia per la costruzione delle ferrovie complementari entro i termini precisi voluti dal legislatore. A ciò si provvederà con la concessione di quelle linee alla industria privata, qualora si riesca a tutelare efficacemente gli interessi dello Stato e delle popolazioni, o con l'assegnare subito i necessari mezzi finanziari perchè la costruzione delle linee da parte dello Stato possa comunque essere compiuta nel modo più sollecito, iniziandosi immediatamente i lavori.

La solidità del nostro credito richiede che si appresti per le ferrovie un piano finanziario completo.

Il fabbisogno per l'intero decennio a cominciare dal 1905-906, rappresenta circa 1300 milioni.

Il Tesoro dello Stato dovrà provvedere a 100 milioni di lire per ciascheduno dei tre primi esercizi e a 150 milioni per i sette successivi; e le ferrovie alla loro volta saranno largamente capaci di sostenerne gli oneri di interessi e di ammortamento.

Per i primi tempi il Tesoro continuerà a valersi dei certificati ferroviari del tipo già noto che ebbe buona accoglienza. Ma per un prossimo avvenire è opportuno preparare un titolo speciale, redimibile in qua-