

di legge, ma udendo da tante parti levarsi dei lamenti sulla deficienza del nostro impianto ferroviario tanto nelle stazioni maggiori, quanto nelle minori, io vorrei rivolgere all'onorevole ministro una domanda per provocare qualche dichiarazione. Vorrei conoscere cioè il suo pensiero e il pensiero del Governo sull'adozione di quella proposta che ormai è stata avanzata da varie parti, sull'adozione di tariffe ferroviarie ridotte, a favore dei porti delle varie regioni, assegnando a ciascuna di esse una determinata zona di influenza commerciale interna. Con questa proposta si otterrebbe di rianimare la navigazione di cabotaggio tanto osteggiata dalle cessate società. Mi pare che di fronte alla attesa, che non sarà breve, per i nuovi impianti straordinari ferroviari, questo provvedimento potrebbe essere di pratica, immediata utilità per alleggerire i semplici binari dalle nostre linee che sono assolutamente insufficienti.

La conformazione geografica, così allungata, della nostra penisola rende evidente l'utilità di questo avviamento trasversale delle merci che darebbe vita a tanti porti e sarebbe di grande sollievo immediato ai nostri imbarazzi ferroviari, che pur troppo si prolungheranno per qualche anno, e di utilità grandissima alla nostra marina mercantile.

Io domando che cosa si propone di fare il Governo su questa questione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crespi.

CRESPI. Ho chiesto di parlare perchè credo doveroso, per un rappresentante di quella industria che in quest'ultimi tempi ha dato tanto incremento al benessere economico del nostro paese, di non lasciare la Camera ed il Paese sotto l'impressione che potrebbe aver fatta e che effettivamente mi fece il lucido, poderoso discorso dell'onorevole Rubini.

L'onorevole Rubini, con quella grande competenza, con quella precisione matematica di linguaggio, che noi tutti ammiriamo, è venuto, mi perdoni la frase, a gittare una vera doccia fredda sullo slancio con cui il paese e la Camera richiedono al Governo ogni e qualunque natura di provvedimenti per ovviare, nel modo più rapido possibile, al disservizio ferroviario. Ora io non credo che in materia grave come questa si debba menomamente esagerare e sono d'accordo con moltissime considerazioni dell'onorevole Rubini; posso dire che in linea tecnica sono d'accordo con la totalità delle sue idee. Io

pure, ricorderanno l'onorevole Rubini e la Camera, ho portato qui la mia modesta parola nei primi giorni del 1900 quando si discuteva la legge alla quale ha testè accennato l'onorevole Rubini, per dimostrare che il paese si metteva su una via di largo, d'intenso sviluppo e che le previsioni che si facevano allora, e che anche prima d'allora si erano fatte e si facevano continuamente sull'aumento del traffico, erano previsioni troppo limitate. Io fui facile profeta; il tempo mi ha dato perfettamente ragione, ed il traffico ferroviario, come l'economia del paese, si sono sviluppati in modo sorprendente, superiore non solo alle previsioni ufficiali, ma anche a quelle degli ottimisti quale io mi era. Or bene, tutto il punto da risolvere per determinare il programma di spese, in rapporto alle ferrovie, sta evidentemente in ciò: quale sarà nel prossimo decennio lo sviluppo del traffico ferroviario?

Permetta la Camera che io accenni rapidamente allo stato di fatto delle nostre industrie. Se voi vi rivolgete a qualunque officina di costruzione, a qualunque ramo di arte o manifattura che tende al futuro sviluppo dell'economia nazionale e delle diverse energie del paese, e non al soddisfacimento momentaneo dei bisogni delle popolazioni, come sarebbero le industrie tessili; se vi rivolgete all'industrie che preparano l'avvenire, voi trovate che tutte sono così impegnate, sono così sovraccariche di lavoro come da molti anni non si è verificato. E ciò perchè ovunque si stanno impiantando nuovi stabilimenti, perchè il movimento nazionale va intensificandosi sempre più, e vanno creandosi sempre nuove forze produttive che andranno ad esplicare la loro massima efficacia fra pochi anni. Ciò naturalmente impressiona, ciò è anche pericoloso, perchè è doveroso ricordare, come ho già ricordato altra volta, che agli eccessi di produzione tengono ordinariamente dietro dei periodi di crisi. Ma il fatto è tale; e nessuno che sia nelle industrie può metterlo in dubbio.

E non solo nell'Italia superiore si impiantano nuovi stabilimenti, ma le forze industriali settentrionali si portano verso il meridionale, ed è oggi una gara di nobili patriottiche iniziative perchè Napoli abbia a rifiorire industrialmente, e con Napoli le provincie meridionali.

Potrà venire la crisi, *quod Deus avertat*, ma intanto gli stabilimenti ci saranno e dovranno lavorare, la mano d'opera sarà impegnata; si guadagnerà e spenderà sempre