

pubblico, per quanto la mia voce non possa uscire da quest'Aula, che egli deve non soltanto pazientare, ma coadiuvare l'opera dello Stato; perchè se i frutti sono acerbi per ora, in seguito saranno copiosi e maturi. Dico modestamente da quest'Aula, a quei signori che erano usi mettere le sordine, che per dieci anni non è possibile parlare di esercizio privato, quindi che è perfettamente inutile che sciupino ora tempo e fiato.

Dico all'amministrazione ferroviaria che perseveri nell'opera ma coll'amore e coll'interesse che ha dimostrato sin qui; ed a quel modesto personale che lavora e pazienta sulle nostre ferrovie, che soltanto dall'esercizio di Stato può sperare in un migliore avvenire. Per questo, se troverò un ordine del giorno che risponda a questi miei convincimenti, darò il modesto appoggio del mio voto. (*Commenti — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Crespi al ministro dei lavori pubblici « sulla crescente disorganizzazione delle ferrovie dello Stato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Crespi per svolgere questa interpellanza.

CRESPI. Onorevoli colleghi! Non è senza trepidazione che si può intraprendere la discussione di così importante argomento, che agita intiero il paese e lo pone in vero stato di crisi; non è senza trepidazione che si può affrontare, come io intendo di fare, la parte più vitale di esso, la più urgente, la più delicata.

Il trattare oggi la questione ferroviaria nel suo complesso uscirebbe anche dai limiti di un discorso parlamentare; così che è necessario piuttosto soffermarci a un tema specifico, che è posto non da me, ma dal paese, il quale si domanda, se il presente ordinamento delle ferrovie dello Stato, nella sua forma, nella sua essenza, e nelle persone che lo costituiscono, corrisponda alle supreme necessità del momento. Questo il vero problema urgente, onorevoli colleghi, al quale oggi è giuoco forza rispondere.

E per ciò consentitemi un'analisi che ci condurrà poi alla sintesi.

Siamo tutti d'accordo, e lo è anche l'onorevole Guerci (il quale ha fatto oggi da sordina prima che venisse la critica, contrariamente a quello che, a parer suo, succedeva in passato), siamo tutti d'accordo che il servizio ferroviario è in uno stato anormale. Siamo tutti d'accordo che si deve provvedere con grande larghezza di mezzi, che fa bene il Governo a presentare degli imponenti disegni di legge di spesa perchè

al più presto possibile si esca dal presente marasma.

Il dubbio sorge sull'amministrazione, per effetto dei suoi atti o delle sue deficienze nei primi diciotto mesi dell'esercizio di Stato, e il dubbio è grave e gravido di conseguenze. Perchè, onorevoli colleghi, noi in questo momento ci troviamo di fronte all'amministrazione, così come si trovano di fronte l'industriale ed il capitalista.

L'industriale è la Direzione delle strade ferrate, il capitalista è lo Stato italiano. E badate bene, onorevoli colleghi, la specialità del momento è questa: che, mentre di solito il capitalista dà il danaro all'industriale perchè eserciti una data industria, e dà il danaro proprio, nel caso presente invece, il capitalista, Stato, non dà danaro proprio, dà danaro altrui facendo dei debiti.

Se l'industriale non sarà più che avveduto, se l'industria non sarà più che ben condotta, i debiti creeranno debiti e tutto il piano finanziario che siamo andati foggiano per sostenere l'esercizio di Stato, potrà subire un gran crollo. È sempre pericoloso esercitare una industria con danaro altrui, pericolosissimo quando non si ha l'assoluta fiducia nelle persone che la conducono.

Se l'industria ferroviaria, che appare oggi lucrosa, non desse in definitiva quei risultati che noi possiamo legittimamente sperare, cadrebbe tutto il piano d'interessi e di ammortamento che ci siamo prefissi; lo Stato sarebbe chiamato a coprire con danaro proprio le deficienze per pagare gli interessi e gli ammortamenti; e, poichè si tratta di ingenti cifre, risorgerebbe tosto la minaccia del disavanzo. Da ciò la necessità, assai grave in questo momento, pel Parlamento e per il paese: di guardare bene in faccia la situazione, di esaminarla anche nei suoi particolari e di provvedere finchè siamo in tempo.

Possiamo noi dare un giudizio sulla presente amministrazione ferroviaria? Certo, poichè già sono trascorsi ed abbiamo gli elementi di diciassette mesi di esercizio. Epperò se ne dà, e se ne darà forse anche in seguito, giudizi diversi.

Abbiamo sentito testè il collega Guerci sostenerla a spada tratta. E la stessa Direzione generale anticipa un giudizio sul proprio operato, quando dice a pag. XIII della relazione al ministro sull'andamento dell'esercizio 1905-1906: « Comunque l'amministrazione delle ferrovie di Stato, vol-