

CIMATI, segretario legge: (V. Stampato, n. 5 e 5-bis).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

DE NAVA. Onorevoli colleghi! L'opposizione costituzionale reputa essere suo stretto dovere politico manifestare il proprio pensiero sulle proposte di modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907 presentate dal ministro dei lavori pubblici e dal ministro del tesoro, perchè queste proposte si connettono ai più vitali interessi finanziari, e riflettono non solo il bilancio ferroviario, ma si ripercuotono anche sul bilancio generale dello Stato.

A me pare che le condizioni dell'amministrazione delle ferrovie e del bilancio delle ferrovie dovrebbero essere oggetto di maggiori cure da parte del Parlamento; imperocchè non converrebbe dimenticare che si tratta di una azienda che ha al suo servizio ben 135,000 agenti, mentre tutti i funzionari di tutte le altre amministrazioni dello Stato non raggiungono che la cifra di 140,000, e che oramai il bilancio delle ferrovie contiene un movimento di fondi, che si aggira intorno ad un miliardo e quattrocento milioni.

Nel disegno di legge bisogna distinguere due parti. Una si riferisce ad alcune modificazioni alla legge sull'esercizio di Stato, per quanto concerne l'ordinamento burocratico, il contenzioso, la Commissione parlamentare di vigilanza ed alcune norme contabili.

È parte importante, che potrà essere oggetto di discussione nei singoli articoli, ma che non si presta ad una discussione generale sull'indirizzo dell'azienda. Per questa parte io mi riservo di fare, occorrendo, qualche osservazione sui singoli articoli. Invece vi è un'altra parte, quella, cioè, che riflette le modificazioni alla compilazione del bilancio ferroviario e la richiesta di fondi per le spese delle strade ferrate in esercizio, che si presta ad una discussione generale sull'indirizzo della politica del Governo. Io ho il proposito di non addentrarmi in una discussione minuta delle singole questioni, che si potrebbero fare su questo argomento, assai vasto ed importante; anzi per quel che si attiene alle dimostrazioni particolari io mi riporto senz'altro alla esauriente relazione che a nome della minoranza della Giunta del bilancio ha presen-

tato l'onorevole Rubini, e dove la Camera potrà trovare una larga messe di dati, di schiarimenti e di osservazioni, della quale, qualunque sia il risultato, che dovessero avere le proposte dell'onorevole Rubini, bisogna essergli assai grati. Ed io penso che la stessa Amministrazione delle ferrovie potrà in quella relazione e in quelle osservazioni trovare una miniera di ammaestramenti per il presente e per il futuro.

Io mi propongo invece di esplicitare brevemente alla Camera quale, secondo me, è la tendenza del progetto di legge dell'onorevole Bertolini, e di spiegare le ragioni per le quali noi riteniamo che i criteri a cui questa tendenza si informa potrebbero, a lungo andare, non essere giovevoli ad un buon andamento dell'Amministrazione ferroviaria.

Certamente non mi lusingo che queste mie osservazioni avranno un immediato risultato. Dopo il risultamento che hanno avuto nella Giunta generale del bilancio le proposte della minoranza, debbo dubitare che non dissimile trattamento sia riservato alle osservazioni che si faranno in questa Camera.

Ma, senza usare una frase orgogliosa, che sarebbe quella di dire che parliamo per l'avvenire, dirò invece, usando un linguaggio forense, che noi parliamo oggi a futura memoria.

E sarebbe forse opportuno che non avvenisse troppo spesso, come avviene pur troppo frequentemente presso di noi, che si parli soltanto a futura memoria, che si aspetti cioè, malgrado i moniti e gli avvertimenti, che mali gravi diventino quasi incurabili, prima di avvisare al rimedio, mentre ci si potrebbe più facilmente porre riparo quando a tempo vi si provvedesse.

Affinchè la Camera possa veder chiaramente quali siano state le vere origini del disegno di legge che dobbiamo ora esaminare, conviene che ricordi brevemente quali sono stati i risultati del bilancio ferroviario nella passata gestione 1907-908.

Se mi limito soltanto a questa gestione, è perchè solamente di essa abbiamo il consuntivo, ed in materia ferroviaria conviene fermarsi unicamente a questi, e non fare delle discussioni sui preventivi, che possono essere frustrati dai risultati definitivi.

Senza addentrarmi in una grande quantità di cifre, rammenterò che i risultati di questo consuntivo sono i seguenti: che nell'anno 1907-908 l'avanzo del bilancio ferro-