

si vuole che siano dannate allo squallore provincie e regioni che hanno invece diritto di essere garantite ed integrate non con la soddisfazione di miseri e particolari interessi, ma con la soddisfazione di quelle grandi esigenze collettive per cui non abbiamo vergogna di elevare la nostra voce in questa Camera. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere all'interpellanza dell'onorevole Fera.

**RUBINI, ministro dei lavori pubblici.** Onorevoli colleghi, voi avete sentito la calorosa, e forse anche troppo appassionata requisitoria fatta dall'onorevole Fera intorno al servizio ferroviario nella regione calabrese, requisitoria che per merito dell'oratore fu in certi momenti veramente eloquente. Ma l'eloquenza non basta a tutto giustificare.

Riconosco che deficienze vi sono, e lo riconosco perchè la verità deve andare innanzi tutto. Sulle linee calabresi, e su tutte le altre all'infuori, forse, delle grandi linee, dovunque, si hanno lagnanze per la deficienza del servizio.

Sulle linee di Calabria le deficienze sono di origine antica, e furono aggravate dal disastro del 28 dicembre 1908.

L'onorevole Fera ha accennato a molti difetti di quelle linee che, in certa guisa, si può dire, nacquero con la costruzione di esse. Certamente da allora ad oggi queste condizioni avrebbero potuto essere migliorate assai più di quello che non si sia fatto; ma l'onorevole Fera conosce al pari e forse anche meglio di me quale iattura in fatto di migliorie ferroviarie sia piombata sull'Italia nei primi quindici anni dell'esercizio sociale.

E questi quindici anni di esercizio sociale trascorsi fra il 1885 e il 1900, erano stati anch'essi preceduti da periodi in cui si può dire che fossimo ben lontani dal provvedere a tutti i bisogni delle reti italiane.

Nei primi quindici anni dell'esercizio sociale, le casse che dovevano provvedere i mezzi per le migliorie si dimostrarono un arnese completamente sbagliato. Esse dovevano alimentarsi con un soprappiù dal provento iniziale già stabilito arbitrariamente e i proventi iniziali, che le convenzioni del 1885 prevedevano per alimentare le casse e con essi migliorare le linee e il materiale, non si raggiunsero che per pochi anni, e, credo, unicamente per la Meditteranea, in quel periodo di tempo.

Purtroppo proventi in più non ne avemmo, e così le casse che dovevano giovare rimasero vuote. Fu un continuo palleggiarsi di richieste, di responsabilità da parte delle Società esercenti e da parte del Governo: quelle chiedendo che le migliorie fossero a carico dello Stato, poichè il patrimonio era statale; lo Stato difendendosi e negando i mezzi perchè i patti dell'esercizio portavano che le migliorie dovessero farsi a carico del prodotto lordo. Giunti al 1900, le cose migliorarono un po'; ma specialmente, anzi, quasi unicamente, per il materiale mobile, non più attingendo a quelle casse semi-fallite, esauste, ma ad una legge speciale che accordava mezzi pure speciali per le provviste del materiale mobile.

Invece i fondi mancarono, se non in tutto almeno in parte, nonostante le migliorate condizioni del traffico, per le migliorie delle linee, che dovevano ancora far capo alle casse; e poichè queste erano alimentate scarsamente, ne venne che a malapena (se mal non ricordo) si fecero sulle linee lavori per 15, 20, 25 milioni all'anno nel periodo dal 1900 al 1905, quando forse ne occorrevano per 60 o per 100 milioni. Ecco come quelle linee, nate anche con difetti costruttivi, non hanno potuto essere migliorate sino a che è durato l'esercizio sociale.

Venne l'esercizio di Stato; ma anch'esso non ha potuto compiere gran che, malgrado i generosi mezzi messi dal Parlamento a sua disposizione, perchè occorreva pure il tempo necessario per accertare il fabbisogno, studiarlo, allestire i progetti e fare gli appalti; i mezzi, per quanto generosi, dovevano però far fronte a una situazione generale, la quale ne avrebbe richiesti anche in maggior copia. Però non è a dire che d'allora in poi tutto sia stato trascurato, come accennava colla sua calda parola l'onorevole Fera.

Ho qui un prospetto dal quale risulta che, all'infuori delle spese fatte per riparare ai danni del terremoto, gli assegni per migliorie sulle linee di cui si parla crebbero da 309,000 lire, una cifra veramente insignificante, nel 1905-906, sino a 3,322,000 assegnate nel corrente esercizio. Si son potute fare alcune opere, non certo in quella misura che occorrerebbe, ma che tuttavia rappresentano una promessa in via di attuazione.

Credo di potere indicare alla Camera alcune di queste ripartizioni di fondi...