

ramenti eccessivi dopo pochi anni dell'esercizio stesso.

La forza di un popolo come di un individuo sta nella continuità dei propositi, sta soprattutto nella ferma tempra di non piegarsi, di non cedere alle prime difficoltà. Di fronte all'ostacolo non si muta subito rotta, si misura con giusto criterio e con esatta proporzione delle proprie forze quale è l'ostacolo da superare, e si applica tanta forza quanta ne è necessaria per vincere la resistenza.

In questo, onorevole ministro, noi riusciremo molto più facilmente se, mantenendo una promessa fatta all'onorevole Carlo Ferraris quando si discusse la legge sulle ferrovie del 1905, vorrà chiamare in miglior modo il Parlamento a cooperare col Governo non nella direzione e nella esecuzione del servizio ferroviario, ma nel sindacato ferroviario, anche con quella povera Commissione di vigilanza da cui il Parlamento ha tanto sperato, mentre tutto il nostro riscontro parlamentare dell'esercizio del servizio, della finanza ferroviaria è inferiore a quello della Prussia e a quello di altri paesi dove il regime parlamentare è meno sviluppato che da noi.

Lasci, onorevole ministro, il timore delle piccole ingerenze parlamentari...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non l'ho mai avuto.

FERRARIS MAGGIORINO. No, no!... so che non l'ha, tanto meglio. Non preoccupiamoci di queste piccole ingerenze parlamentari che non contano niente di fronte ad un'amministrazione saldamente organizzata e per quanto è possibile autonoma.

Ma guardi come è bella, grande, benefica la funzione illuminatrice e sindacatrice del Parlamento in quanto rappresenta ed esprime l'opinione pubblica del paese. È il Parlamento che esercitando queste sue alte funzioni ha in altri tempi richiamato il Governo alla sincerità del bilancio, al risanamento delle banche, alla difesa del credito.

È questa giovine Camera, che io non mi stanco dal lodare... (*Interruzioni — Klarità*)... giovane per le ultime elezioni, che ha nobilmente resistito al parassitismo della marina mercantile. Ebbene, onorevole ministro, il Parlamento chiamato a cooperare col Governo può dare la soluzione di questi problemi nei quali è comune il nostro interesse, la nostra mèta, quella di avere un servizio ferroviario che risponda ai bisogni del paese e ne aiuti e secondi la espansione

verso una maggiore grandezza ed una maggiore prosperità. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Candiani.

CANDIANI. Onorevoli colleghi, è giunta spesso in quest'aula la voce del commercio e dell'industria che, colpiti dai danni prodotti dal disservizio ferroviario, ne ricercarono le cause prima nell'impreparazione con la quale lo Stato, a cuor leggero, si assunse nel 1905 di sostituirsi alle Società delle ferrovie per la Rete Adriatica (esclusa quella delle Meridionali) per la Rete Mediterranea e per la Rete Sicula, assumendone direttamente l'amministrazione e l'esercizio.

È giunta spesso tale voce a mezzo di egregi colleghi assai versati negli studi della complessa materia, tal che, potrebbe sembrare assolutamente superfluo il ricordarlo, ove non si dovesse presumere che i passati errori debbano servire, quando riconosciuti, d'ammaestramento per cansarli nell'avvenire e che, come negli individui e nei popoli, così nelle grandi amministrazioni, dall'esperienza debbono trarsi previsioni e consigli.

È troppo noto per tornarvi su, quanto male avesse risposto, agli scopi per i quali era stato creato, nel periodo del privato esercizio, il regio Ispettorato delle Strade Ferrate. È troppo noto, come per tutto un ventennio la Cassa ed i fondi di riserva, istituiti per provvedere agli aumenti patrimoniali in relazione allo sviluppo dei traffici, ai rifacimenti sulle linee, alle rinnovazioni ed agli aumenti di binari e di materiale rotabile, siano rimasti pressochè a secco; ciò che del resto, da alcuni, era stato preveduto.

L'onorevole Federico Gabelli, e molti qui lo ricorderanno per l'eletto ingegno e la squisita bontà dell'animo, nelle memorande discussioni che precedettero la legge del 1885, affermava infatti che per mantenere i ferri e gli acciai quanto occorreva per attenderne le sostituzioni in relazione al progetto di legge, non v'era che un mezzo solo: non usarne per l'esercizio ferroviario, ma metterli sott'olio come i tonni e le sardine.

Alla fine del ventennio le condizioni delle linee e del materiale erano quali dovevano essere: disastrose! e quindi enormi le difficoltà di esercizio.

Il paese che, con dubbia ragione, attribuì quello stato di cose a malinteso sfruttamento delle ferrovie da parte delle Società esercenti, volle l'esercizio di Stato e