

vi ingerenza e da sostituire la responsabilità sua a quella del Governo.

Non è vero che la Commissione non si sia radunata mai. Essa tenne una diecina di sedute e fece una quantità di quesiti così complessi che occorsero parecchi mesi di lavoro per rispondervi, poi non credette più di radunarsi e inviò le dimissioni. Per verità queste furono deliberate in una adunanza in cui era presente soltanto la minoranza dei commissari, e si affermarono aderenti gli altri: il che non risultò esatto. Frattanto io lasciai il Ministero e quindi non debbo rispondere di quello che sia avvenuto in seguito.

Ho voluto porre bene in chiaro due cose: anzitutto che l'interpretazione data dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici del tempo circa i poteri della Commissione era perfettamente conforme allo spirito, che aveva determinato la istituzione della Commissione stessa; in secondo luogo che nessuno ostacolo venne frapposto al suo funzionamento, anzi le furono offerti tutti i mezzi per compiere il proprio lavoro, all'infuori però della creazione di un ufficio suo speciale, che dovesse rivedere le relazioni ed i conti dell'amministrazione, perchè in tal modo questa sarebbe stata esaurata e si sarebbero creati dannosi impacci alla sua azione. (*Commenti animati*).

LEALI. E allora la creazione della Commissione era perfettamente inutile!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Wollemborg.

WOLLEMBORG. Al punto in cui è giunta la discussione, io sento il dovere di esser breve e preciso. E senza lasciarmi tentare dal tema ampio e attraente a considerazioni generiche e storiche, e più o meno apologetiche, mi terrò strettamente nei limiti del disegno di legge che abbiamo dinanzi. E dirò al tempo stesso le ragioni degli emendamenti che ho proposto, risparmiando così, alla Camera e a me, di commentarli, più tardi, con altri discorsi.

E comincerò dagli articoli 13 e 15.

L'articolo 13 autorizza l'acquisto di 4,000 carri straordinari (ed io parlerò di questa questione, alla quale molti oratori hanno già accennato, anche perchè, essendo stato il più vivace combattente contro la proposta in seno alla Giunta del bilancio, devo pur dirne le ragioni); l'articolo 15 porta un aumento dei diritti fissi sulle merci.

Questi due articoli, come appare evidente, sono connessi perchè con l'articolo 15 si cercano i mezzi finanziari per fronteg-

giare il servizio del debito che s'incontra per la spesa voluta dall'articolo 13.

Cadendo l'uno, cade anche l'altro. E questo, appunto, ho proposto alla Giunta del bilancio, e propongo alla Camera, lieto che questo pensiero abbia trovato larga eco qua dentro.

Ma si dice dal Ministero: diamo maggiori facilità al trasporto delle merci nei periodi dell'anno in cui il traffico si addensa eccezionalmente; e facciamole pagare alle merci stesse.

Senonchè, la indicata corrispondenza tra beneficio ed aggravio manca. Manca, perchè il supposto beneficio si avrà gradualmente in un biennio, come dice appunto l'articolo 13; e, invece, l'aggravio nuovo portato dall'articolo 15 è, nella sua interezza, immediato.

Manca ancor più, perchè si tratta di agevolare il trasporto di alcune determinate merci, in alcuni periodi dell'anno; e invece il nuovo onere colpisce tutte le merci, indistintamente, e per tutti i giorni dell'anno.

Ma lasciando ciò, non è chi non veda la gravità dei proposti inasprimenti. I quali colpiscono, in eguale misura, tutte le merci, le merci percorrenti lunghe e brevi distanze; e per ciò riescono molto sproporzionatamente gravosi, e talvolta, per le merci che percorrono distanze brevi, quasi non tollerabili.

I quali colpiscono, in ugual misura, le merci ricche e le povere; e perciò in modo molto, troppo forte le merci di maggior peso e volume, e di più piccolo valore.

Non basta. Considerando la proposta nei riguardi internazionali, appar chiaro che la condizione del produttore nazionale, costretto al trasporto delle materie prime, ne risulterà peggiorata, e notevolmente, di fronte al produttore estero che importa prodotti finiti.

Soccorrono altri argomenti. Con le tariffe attuali, il trasporto delle merci è, nel suo insieme, attivo; quello dei viaggiatori è invece passivo.

Il movimento dei viaggiatori non è sempre, nè unicamente, determinato da motivi economici; sempre ed unicamente determinato da motivi economici, è quello delle merci.

E ancora. Col proposto acquisto, si incontra un nuovo debito di 28 milioni; e sarà maggiore, poichè la spesa per i parchi e i mezzi di riparazione richiesti per i 4 mila