

quasi due terzi di quello dello Stato, che ha in mano sua mezzi di azione di effetto anche politico di gran lunga superiori a quelli di qualsivoglia ministro, quando rifletto che l'opera sua ha la più diretta ripercussione sul bilancio e sul credito dello Stato, quando soprattutto penso che egli non è responsabile di fronte ad azionisti, non è responsabile di fronte al Parlamento, e che la sua autorità può in linea di fatto riuscire superiore a quella dello stesso ministro, allora, o signori, mi domando se sia conforme allo spirito e alle norme fondamentali di un regime costituzionale, che un funzionario solo sia investito di così grande autorità. (*Bravo!*)

E poichè la mia risposta non può essere affermativa, allora ricordo che il Gabinetto Sonnino aveva presentato un disegno di legge per dare al Consiglio di amministrazione autorità e fisionomia propria, per accrescere i contatti tra il ministro e l'azienda ferroviaria e per dare al ministro, con una maggiore e meglio definita autorità, una effettiva e reale responsabilità di fronte al Parlamento.

Quel disegno di legge non è stato ritirato dal presente Gabinetto, ma non è stato nemmeno portato innanzi; esso dorme placidi sonni, che somigliano molto al sonno della morte, nel seno della Giunta generale del bilancio. Eppure le necessità che lo giustificavano allora non sono ora venute meno; eppure quelle necessità mai, come durante questa discussione, sono state meglio messe in luce e documentate; eppure mai come oggi, mentre si tratta di dare nuova struttura e nuovo indirizzo all'azienda ferroviaria, quel disegno di legge sarebbe opportuno e necessario!

Signori, sono giunto al termine delle osservazioni che mi era proposto di fare. La questione che ci sta dinanzi è la più comprensiva di quante stanno, e per molto tempo staranno, dinanzi al Parlamento, perchè interessa non solo le ferrovie e l'economia pubblica, ma interessa altresì il bilancio ed il credito dello Stato e lo stesso retto funzionamento del regime costituzionale per una parte importante delle funzioni dello Stato e interessa anche il prestigio dell'Italia; perchè, o signori, l'Italia ha bisogno di distruggere la leggenda, che tanto la danneggia, che fra tante virtù non abbia anche quella dell'organizzazione, che è la virtù dei popoli forti, capaci di esercitare una funzione nella società delle nazioni.

Onorevole Sacchi, per l'affetto e per la stima che nutro per lei e per il desiderio arden-

tissimo che anche in questo argomento l'Italia rechi, e sollecitamente rechi, il suo contributo al progresso degli ordini civili, auguro che ella possa riuscire a dare alla maggiore delle nostre aziende economiche un ordinamento sicuro e soprattutto animato da uno spirito nuovo. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sighieri.

SIGHIERI. Onorevoli colleghi! Dopo le dotte ed esaurienti parole pronunziate da valenti oratori su questa materia, io mi sento poco incoraggiato a parlare sul delicato e complesso argomento; tuttavia confido che la benevolenza della Camera mi consenta di esprimere il mio modesto pensiero.

In massima sono favorevole al disegno di legge, sebbene riconosca che, per ottenere un tutto armonico nell'azienda ferroviaria, occorrerebbe prima riunire in un testo unico tutte le leggi che regolano la materia.

Non v'ha dubbio; gravi e profonde modificazioni bisognerebbe portare al presente disegno di legge, affinchè esso potesse corrispondere perfettamente alle esigenze sia dell'esercizio sia del personale; ma poichè ritardare ancora l'attuazione di questo disegno di legge porterebbe la Camera a ritardare anche l'approvazione di quei benefici, promessi tante volte, e attesi impazientemente dal personale, ritengo che, in mancanza di un progetto più definito, e perchè siano solleciti i provvedimenti da prendersi tanto per l'esercizio, quanto per il personale, sia effettivamente quasi doveroso approvare quello, che ci sta dinanzi, qualora il ministro accetti qualche lieve emendamento agli articoli della legge.

Molti competenti oratori hanno posto in chiaro con valedoli argomenti i pregi e i difetti di questo progetto: voglia consentirmi la Camera di riassumere rapidamente le mie idee su questo importante problema; sarò brevissimo.

Il problema ferroviario è, senza dubbio, quello, che maggiormente interessa la nostra vita nazionale, è l'avvenire dei nostri traffici che debbono grandemente, in un tempo, più o meno lontano, contribuire a trasformare tutto il nostro ordinamento sociale.

Ora, senza ricercare nella storia ferroviaria le cause, che determinarono il Parlamento italiano a rendere statale il servizio delle ferrovie, non posso fare a meno di rilevare che, se le convenzioni del 1885