

necessari accertamenti che stabilirono la verità delle affermazioni della Società in ordine alle sue condizioni critiche finanziarie. Nonostante che l'aiuto del Governo fossero stati veramente notevoli, la Società insistette per avere ulteriori sussidi ed agevolazioni; ma il Ministero ritenne di non potere più oltre seguire la Società in queste richieste e non credette di poter fare ulteriori concessioni, perchè la Società risultava debitrice di una somma notevole per tutte le somministrazioni di carbone in conto sospeso ricevute dallo Stato. Ed allora il Ministero credette, su conforme parere del Circolo ferroviario di Milano, di poter accogliere la richiesta della Società di sospendere provvisoriamente ed in via di esperimento l'esercizio di alcune linee, le quali si presentavano del tutto passive, perchè quasi tutte parallele a comunicazioni ferroviarie. Ora le provincie di Milano, Bergamo, Cremona che avevano concesse alla Società le linee stesse, in seguito a questo provvedimento del Ministero, credettero di fare notevoli vivissime proteste e di queste si rende ora eco l'onorevole Giavazzi. Per altro devo osservare all'onorevole interrogante che le tre provincie concessionarie non consta che mai si dessero premura di intervenire prima del provvedimento di sospensione, affinchè fossero in loro concorso avvisati i mezzi per superare la crisi finanziaria della Società.

In ogni modo osservo che il provvedimento adottato per necessità di cose dal Ministero riguarda solo quella parte che tocca le Società nei rapporti della vigilanza e della tutela che spetta al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero non ha creduto nè crede minimamente di toccare il rapporto che lega le Società ai singoli Enti concedenti, rispetto ai quali resta integro ogni possibile diritto a risarcimento e quindi anche ogni possibile pronuncia di decadenza della Società. Il Ministero dei lavori pubblici ha creduto di non potere più oltre sostenere i notevoli aggravi che la Società gli richiedeva e quindi è stato costretto ad autorizzare per suo conto la sospensione domandata dalla Società, come ho accennato, perchè ha creduto che non valesse la pena di sopportare oneri gravissimi per l'esercizio di linee che non rappresentavano che uno scarsissimo reddito

e di fronte alle quali non sussistevano gravi immediati interessi per le popolazioni che se ne servivano. Per quanto riguarda l'interesse delle popolazioni ad essere poste in comunicazione coi centri maggiori, il Ministero ha provveduto autorizzando servizi automobilistici, i quali rispondono appunto a quello scopo, cui potevano servire le tramvie ora sospese.

Del resto, consta al Ministero, e credo che il Ministero possa dirsi esattamente informato, che oggi questi interessi delle popolazioni, della plaga che non è più percorsa dalle linee ora sospese, sono stati perfettamente tutelati e le popolazioni se ne dichiarano soddisfatte.

Dopo ciò, l'onorevole Giavazzi vorrà tener conto che il Ministero ha provveduto, non solo con la cautela che era doverosa per il pubblico Erario, ma anche ha proceduto con quei riguardi, i quali hanno dato modo di soddisfare ai bisogni delle popolazioni interessate, anche nel caso che esse potessero credersi toccate dal provvedimento adottato.

PRESIDENTE. L'onorevole Giavazzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GIAVAZZI. So benissimo che questa pratica fu dal primo momento avocata a sè dal ministro stesso, onorevole Peano, ciò che dimostra come ne abbia riconosciuto la grande importanza, che non è soltanto locale, perchè costituisce un precedente per le altre località, che si trovano nella stessa condizione.

Infatti, se si ammettesse che una società, la quale ha contrattato unicamente con gli Enti locali, possa, per effetto solo della sorveglianza, che lo Stato con leggi posteriori ha avocato a sè, disimpegnarsi da quest'obbligo, rivolgendosi al Ministero per ottenere autorizzazioni in senso generale, si ammetterebbe un precedente pericoloso per qualunque forma di contratto in questa materia.

Ciò premesso, osservo non esser rispondente alla realtà che per queste plaghe il servizio tramviario avesse pochissima importanza, sia per le esistenti linee parallele ferroviarie, sia perchè questo servizio può essere facilmente sostituito dal servizio automobilistico.

Se questo può dirsi per il breve tratto Bergamo-Treviglio, non può dirsi per l'altro tratto Treviglio-Lodi, per il quale non c'è nessun servizio parallelo ferroviario. L'importanza di questo servizio