

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Seguito della discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Proseguiamo la discussione generale sul bilancio dei lavori pubblici. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazzini.

MAZZINI. La discussione che si svolge sul bilancio dei lavori pubblici, è vasta e complessa, data la complessità degli argomenti che si prestano ad una trattazione di ordine politico e di ordine tecnico.

Io non mi occuperò che di un argomento, di uno dei servizi che è gestito ormai dal Ministero dei lavori pubblici, e che ha un bilancio di tale importanza, che evidentemente è sommamente opportuno di esaminarlo con somma cura: il bilancio delle ferrovie dello Stato.

Il bilancio consuntivo delle ferrovie dello Stato, sul quale io parlerò, è, disgraziatamente ancora, quello del 30 giugno 1920.

Mi è stato riferito e mi auguro che sia vero, che sarà prossimamente pubblicato il bilancio consuntivo del 30 giugno 1921, e sarei lieto che il ministro potesse confermare questa mia informazione perchè è sommamente doloroso, francamente, che le amministrazioni dello Stato, per prime, così facilmente dimentichino quali sono i loro obblighi e trascurino di presentare i bilanci entro i termini prescritti.

Non è la sola amministrazione delle ferrovie che manca a questo suo preciso dovere; vi sono pure altre amministrazioni pubbliche che amministrano anche il privato denaro e che sono state degli anni senza darci alcuna notizia sul loro funzionamento. Io non mi occuperò però che delle ferrovie. Il problema è vasto ed è complesso, ma il parlarne è doveroso soprattutto quando si consideri, come osservava ieri sera il collega Olivetti, che, mentre il bilancio preventivo dei lavori pubblici prevede una cifra di spese di un miliardo e mezzo, il bilancio preventivo ordinario delle ferrovie, (e ieri è stato ampiamente dimostrato che ben difficilmente si sarebbe potuto mantenere entro quei limiti), si chiude nella cifra ben maggiore di tre miliardi e mezzo.

Dobbiamo impostare il problema con concetti di serenità e di oggettività ed in un quadro di realtà, senza farci preconcetti aprioristici che vizierebbero il nostro giudizio ed i nostri provvedimenti. Il nostro scopo deve essere quello di sistemare questa nostra azienda. Sistemare, intendiamoci, relativamente, perchè il funzionamento delle nostre ferrovie dello Stato è malignamente influenzato da cause che sono al di fuori e al di sopra anche delle persone e della loro volontà.

Basta guardare una carta geografica dell'Italia per vedere che la costituzione geologica e la forma della nostra penisola è quel che ci può essere di più antagonista per un funzionamento veramente economico di una azienda ferroviaria. Di più, onorevoli colleghi, non è fuori luogo ammettere anche, e nessuno prenda queste mie parole come una insinuazione, che un pò di colpa nel cattivo andamento delle ferrovie dello Stato ce l'abbia anche la politica, e per conseguenza anche noi deputati!

Io sono del parere che le ferrovie dello Stato dovrebbero essere da noi considerate come un'azienda industriale, come la più grande delle aziende industriali nostre, e come tali il nostro esame debba essere un esame tecnico che faccia astrazione, il più possibile da qualsiasi considerazione di ordine politico od elettorale.

Viceversa dobbiamo ammettere che in ultima analisi il consiglio di amministrazione di questa azienda industriale è composto di 535 membri, di 535 deputati, e non dobbiamo sorprenderci se questo enorme consiglio, spesse volte non giudica molto serenamente le questioni che in generale riguardano oltre 200 mila agenti, il che vuol dire 200 mila elettori.

Ma facciamo per un momento astrazione da questa situazione di fatto che si è creata e portiamo il nostro esame sereno sopra il bilancio e la relazione dell'azienda, ed esaminiamolo da un punto di vista che indagli il funzionamento tecnico dei vari rami della complessa gestione. Le ferrovie dello Stato, dice la relazione, al 30 giugno 1920 esercitavano quindici mila chilometri di linee a scartamento normale.

Ma un'altra ragione che mi spinge a parlare di questo bilancio, è il fatto che il bilancio consuntivo, cui alludevo, si chiude nella cifra di ben 14 miliardi, compresi circa 4 miliardi di partire di giro, e si pareggia in tal cifra, ricordiamolo bene, con una perdita effettiva di 860 milioni, che è indicata con