

1926-27 è una cambiale lanciata nell'avvenire che porta la firma del Governo e che non è più una delle vane promesse che spesso sentivamo echeggiare in passato, ma è un impegno formale che avete assunto. I poteri li possedete, la finanza vi aiuterà; come accennavo, la fiducia nostra e la nostra cooperazione l'avrete sincera e leale. Non c'è dunque che da concludere con l'augurio, anzi con la certezza che i lavori pubblici avranno uno sviluppo sempre maggiore e che l'incremento di oggi si tradurrà, nel bilancio consuntivo di questo esercizio preventivo, nella conferma e nella documentazione che nuovi fatti si sono compiuti, con vantaggio dell'Italia e riconoscenza del suo popolo! (Vivi applausi).

PRESIDENTE. Vi è un ordine del giorno presentato prima della chiusura dall'onorevole Ciardi e sottoscritto anche dagli onorevoli Colucci, Starace, Loreto, Leoni, Joele, Riolo, Iosa, Gangitano e Schirone, che deve essere ancora svolto. Ne do lettura:

« La Camera plaude alle provvidenze governative che disciplinano la vita e lo sviluppo delle tramvie e delle ferrovie secondarie, consente nel principio che i sussidi devono essere concessi con opportune cautele e con speciale riguardo alle aziende del Mezzogiorno e delle isole, e segnala alla benevolenza del Governo il personale impiegato in questi trasporti per un migliore trattamento ».

L'onorevole Ciardi ha facoltà di svolgerlo.

CIARDI. Mi consenta la Camera una breve dichiarazione che ritengo necessaria, specialmente in relazione al trattamento del personale delle tramvie e delle ferrovie secondarie.

L'esperienza acquistata quale organizzatore fascista mi pone in grado di rilevare il risultato proficuo dell'opera svolta dal Ministero dei lavori pubblici per la normalizzazione della situazione ereditata dai passati Governi.

Giova ricordare come alla fine del 1923 la situazione della Società esercenti servizi di trasporti in concessione si presentava anormalissima, con *deficit* impressionanti.

Nel quinquennio 1919-1923 lo Stato pagò una cifra imponente per sussidi alle Società a titolo di indennizzo per perdite di esercizio.

Oltre 200 aziende, sulle 300 esistenti per i trasporti terrestri, godevano del sussidio dello Stato.

Fu necessario pertanto un atto di coraggio da parte del Governo, e fu compiuto senza esitazione, per sopprimere senz'altro i sussidi dello Stato. Ciò favorì il ritorno alla normalità dell'andamento finanziario di molte Società, che trovarono in loro stesse l'energia e la possibilità di risanamento, ed evitò anche il perpetuarsi di sistemi che consentirono a talune aziende di speculare sul sicuro compenso a complemento del *deficit* che il Governo pagava.

Lo Stato restituì così la libertà contrattuale ai datori di lavori nei rapporti con le maestranze, e queste, guidate da uno spirito di sacrificio cosciente, favorirono il nuovo assetto economico e le nuove disposizioni per gli esoneri, i turni e gli orari di servizio.

Il rude colpo di timone dato per imprevedibili necessità sia finanziaria per lo Stato, sia di normalizzazione della situazione nei confronti delle società, ebbe il benefico effetto di far constatare come la stragrande maggioranza delle Società esercenti di servizi di trasporto fossero perfettamente in grado di vivere di vita propria. E ciò fu dimostrato, anche in taluni casi nei quali lo Stato, in seguito all'abbandono del servizio da parte delle Società concessionarie, si sostituì ad esse in gestione straordinaria, come ad esempio per le Ferrovie vicinali e per le Ferrovie complementari sarde.

L'esperienza fatta ha quindi posto il Governo nazionale in grado di conoscere la reale situazione dell'industria dei trasporti in ogni regione d'Italia in relazione allo sviluppo commerciale delle regioni stesse ed in relazione alle necessità sociali delle popolazioni. E poichè è evidente che lo Stato non può disinteressarsi della necessità sociali connesse con l'industria dei trasporti così recentemente il Consiglio dei ministri ha approvato uno schema di Regio decreto che, colle opportune tutele e garanzie, dà facoltà al Ministero dei lavori pubblici di concedere sussidi, limitatamente però alle aziende ferroviarie del Mezzogiorno e delle Isole che non si trovino in condizioni di poter continuare il servizio.

Questo provvedimento che oggi l'esperienza pienamente giustifica, era stato dalla Corporazione dei trasporti da tempo invocato. Rendo pertanto lode all'onorevole ministro Giuriati per tale provvedimento, poichè esso accoglie un'antica tesi più volte da noi prospettata e cioè non potersi considerare l'industria dei trasporti alla stregua di una qualsiasi industria, perchè l'utilità ed