

scienze, delle arti meccaniche, non si fa nulla dai popoli poveri, anzi è difficile che un popolo povero possa sussistere. Ebbene, io dico che lo sviluppo della prosperità d'un paese, e quindi la creazione degli strumenti più efficaci per cui un paese può mettersi al livello dei paesi vicini, in fatto di potenza economica, sono un bisogno altrettanto vitale, altrettanto necessario, altrettanto indispensabile a mantenere la sua indipendenza e la sua libertà, quanto lo sono le buone armi, le buone leggi ed i buoni costumi.

Io mi sono permesso di fare quasi un po' di catechismo economico, ma credo che la Camera me lo perdonerà. (*Bene!*)

Detto questo, io debbo fare un'altra osservazione.

Il bilancio del 1873, massime per la parte che si riferisce alle ferrovie, è un bilancio simile ai dodici bilanci precedenti? Abbiamo noi seguitato la via percorsa in questo decennio, abbiamo continuato gli errori passati, come spesso si dice, e credo che non si dica troppo bene, perchè non si sono sempre fatti degli errori, si sono fatte anche molte buone ed utili e grandi cose. Certo di errori se ne sono fatti, io non lo nego, perchè non sono partigiano dell'infallibilità di nessuno, e tanto meno dell'infallibilità di chi sta al Governo.

Ma, domando io, questo bilancio che ora abbiamo dinanzi, è proprio fatto col metodo, colla pratica antica? No. Dal 1870 in poi per tutto ciò che riguarda la costruzione di ferrovie si sono, almeno in una parte notevole, abbandonati i vecchi errori e l'amministrazione si è messa sopra una strada migliore.

Infatti in che modo si era provveduto per il passato alla costruzione delle ferrovie? Si è provveduto in diversi modi: in parte per via di sussidi; in parte costruendo direttamente, ma con sistemi eccezionali: però il metodo più generalmente tenuto è stato di affidare la costruzione delle ferrovie a società non di costruttori, ma di capitalisti; ed il mezzo di provvedere alle spese di costruzione e di attirare i capitali occorrenti fu la garanzia, in diversi modi applicata, di un interesse ai capitali che si presumeva si sarebbero impiegati. Si è dunque seguitato il sistema delle garanzie, il che veramente non sarebbe stato un gran male, e per fare presto è stata in qualche caso una necessità; ma il peggio si è che questo sistema lo abbiamo poi in parte seguitato ed in parte abbandonato, mascherando con nuovi contratti enormi sussidi, e peggio ancora si fu che non abbiamo mai saputo mantenere e far eseguire un contratto, il che rese il sistema pessimo e costosissimo.

Abbiamo avuto la disgrazia, bisogna che io lo dica, che questa questione importante, urgente, pur troppo, febbrile per se stessa, dovette subire bene spesso anche le influenze politiche. Spesse volte il potere esecutivo, qualche volta il Parlamento, hanno dovuto fare quello che io chiamerò schiettamente dei cattivi contratti; non hanno potuto ottenere che i contratti e le leggi fossero

eseguite: e gli errori ci costarono assai caro, ond'io credo che noi abbiamo speso per le nostre strade ferrate assai più di quello che ha calcolato l'onorevole Gabelli, come dirò fra poco.

Ma nel 1870 si cominciò a capire che si poteva fare qualche cosa di diverso, e siamo tornati sulla buona strada, cioè al metodo ordinario, agli appalti colla libera concorrenza, al miglior modo che si ha per eseguire i lavori per il loro vero prezzo, come per acquistare le cose per quello che valgono; quindi abbiamo messo direttamente nel bilancio dello Stato, anzichè un'annualità o perpetua, come nel caso d'alienazione di rendita, o di lunga durata come nel caso di garanzia dei prodotti, in entrambi dei quali casi effettivamente non rimanevano iscritti che gli interessi dei capitali impiegati nella costruzione; abbiamo messo, dico, nel bilancio l'intera spesa, e credo che con ciò il Parlamento abbia fatto opera egregia.

Ed è perciò che noi vediamo una notevole differenza tra i bilanci dal 1870 in poi e i bilanci precedenti. Nel bilancio definitivo del 1871, ed è il definitivo quello che bisogna esaminare perchè è quello che più si avvicina al vero, abbiamo stanziato per strade ferrate 68 milioni, nel bilancio del 1872 ne abbiamo stanziati 83, in due anni 151 milioni, quindi in ragione di 75 milioni all'anno. La quale pare ed è una somma cospicua, ma siccome la spesa non è continuativa e non costituisce un carico permanente del bilancio, in fondo non rappresenta che una somma assai modesta, giacchè rappresenta una spesa ordinaria poco più di cinque milioni annui.

Ho già manifestato più volte la mia preferenza pel nuovo metodo, quindi non credo d'insistere. Ripeto che il programma della Commissione su questa parte, cioè sul modo con cui vengono dal Ministero eseguite le costruzioni delle ferrovie, è stato già esposto replicatamente nelle relazioni dei diversi bilanci, ed io non avrei nulla da mutare, nulla da aggiungere ed in nessuna parte potrei da questa opinione ricredermi.

Ma dopo queste brevi osservazioni sul sistema con cui si costruiscono le nostre ferrovie, mi si permetta di esaminare per sommi capi il nostro bilancio dei lavori pubblici.

Dal discorso e dalle cifre esposte dall'onorevole Gabelli, senza che egli ne abbia avuta sicuramente l'intenzione, può tuttavia tirarsene la induzione che il nostro bilancio, massime in quella parte che provvede alla costruzione delle ferrovie, sia sproporzionato alle forze del paese; che il nostro bilancio sia, anche nel complesso, troppo costoso...

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

DEPRETIS, relatore... che noi spendiamo infine troppo per questo bilancio dei lavori pubblici, massime, come ho detto, nella parte delle ferrovie. Io ho sempre avuta l'opinione che la parte veramente irriducibile del bilancio dello Stato, sia quella appunto dei lavori pub-