

E ricorderò all'onorevole Lacava che la legge del 1879 stabilisce 63 milioni per il materiale mobile, somma che non fa parte delle spese indicate per la costruzione delle linee.

Qui si dice che la Novara-Pino ha costato 40 milioni, tutto compreso; ed è giusto; ma non è vero che abbia costato il doppio di 20 milioni.

Lacava, relatore. Da 20 passerà a 36; ecco tutto.

Baccarini. La relazione dice 40 milioni 600 mila lire.

Lacava, relatore. No; 40 milioni è la cifra del quadro.

Baccarini. E io spiego la differenza; la Novara-Pino costa 40 milioni compreso il materiale mobile, ed in questo caso la previsione della legge del 1879 non è di 20 milioni ma di 24 e mezzo o 25. E dalla spesa di 36 milioni che ha effettivamente costato la costruzione di quella linea, c'è sempre da detrarre circa tre milioni che non appartengono alla Novara-Pino come ieri ho detto. Tuttociò non per mettere in dubbio o per diminuire il valore di questa strada; ma perchè non nascano certi dubbi sull'ammontare della spesa, e la fantasia non gonfi quello che non esiste; ed anche perchè a me preme molto di mantenere la tradizione di capacità, di cui nella Novara-Pino si è dato uno splendido esempio. A suo tempo proverò che poche Società, quasi nessuna anzi, ha mai fatta una linea con tanta approssimazione di spesa, tra preventivo e consuntivo.

Ed ora mi pare di non dovere aggiungere altro, ed rimanere in pace non soltanto con la Commissione, ma col mio egregio amico l'onorevole relatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Signori, per consuetudine, quando un grande servizio pubblico è tema di un disegno di legge che sta davanti alla Camera, suole avvenire che di questo grande servizio pubblico non si discuta a proposito del bilancio.

Io quindi non mi aspettava che, essendo davanti agli Uffici una legge che concerne appunto questo grande servizio pubblico che è l'azienda ferroviaria, questa dovesse fornire argomento quasi esclusivo alla presente discussione generale.

Però, affinchè non restino certe impressioni, le quali, come qualche oratore ha detto, dall'Aula passano fuori, e possono esercitare indirette influenze, è bene in poche parole riepilogare la questione e dire del compito assegnato alla Commis-

sione del bilancio, e che è stato egregiamente adempiuto dall'onorevole relatore.

La legge del 1879 fu il meglio che si poteva fare, nelle condizioni in cui quella legge venne decretata.

Noi avevamo veduto la legge del 1877 provvedere all'esercizio ferroviario, provvedere alle costruzioni; ma il successore del ministro che avea presentato quelle convenzioni, ottenne dalla Camera una inchiesta sulle convenzioni stesse, e sul miglior modo di attuare l'esercizio privato. In quale situazione si trovava allora il Parlamento? Non aveva altro mezzo che quello delle costruzioni dirette per conto dello Stato; e questo fu l'origine della legge del 1879.

Per me, lo dichiaro francamente, quella legge fu un grande programma che mirò a soddisfare ai bisogni del paese; ma questo programma e questi bisogni ebbero un limite; la situazione finanziaria che era inadeguata all'attuazione, al compimento celere di questo programma.

Però la legge del 1879 ebbe alcuni articoli che non furono eseguiti; parlo di quelli che concernono l'istituzione della Cassa delle strade ferrate.

Si capì allora che, anzichè coll'emissione di rendita, era meglio provvedere mercè la creazione di un titolo ferroviario ammortizzabile; e gli articoli di quella legge provvidero alla creazione di questo titolo, tanto per le spese che doveva fare lo Stato, quanto pel concorso dei comuni e delle provincie.

Abbandonato quel sistema della legge del 1879, si venne, colla legge del bilancio 1880, e dietro proposta del Governo, a stabilire che l'emissione di rendita avesse dovuto provvedere alle spese ferroviarie, e che i comuni e le provincie potessero ricorrere alla Cassa dei depositi e prestiti per far fronte alla parte di concorso che loro spettava.

Ma, signori, si rilevò ben presto che l'esecuzione di quella legge, di fronte ai reclami delle provincie e dei deputati che volevano l'attuazione celere delle costruzioni sopra una vasta scala, non poteva efficacemente e convenientemente svilupparsi; e quindi si ebbe l'intendimento di escogitare qualche ripiego.

La legge del 5 giugno 1881 e la legge del 5 luglio 1882, sono ripieghi i quali onorano gl'intendimenti di coloro che li proposero, ma la Commissione aveva il dovere di constatare i loro risultati.

E il risultato di queste leggi, io lo domando alla coscienza di tutti i colleghi, è stato soddisfacente? Furono soddisfacenti i risultati di questi ri-