

dossate alle provincie — ed all'accelerato rimborso delle anticipazioni eseguite da taluni enti interessati.

Lo Stato rinunziò a favore delle provincie ad un concorso di circa 126 milioni, che avrebbe esatto ripartitamente nel lungo periodo dell'esecuzione della legge. Ma a questo riguardo, onorevoli colleghi, ben rammento trattarsi di proposte che quasi tutti, senza distinzione di partito, appoggiarono, inquantochè dagli stessi banchi dai quali maggiormente si combatterono le convenzioni, sorgevano proposte ancor più larghe e radicali, proposte di un condono completo.

Per mia parte poi sento che mai la coscienza mi rimprovererà del voto dato a favore di tali sgravi, perchè ritengo che qualora l'esecuzione della legge del 1879 che ora ci presenta cifre così gravi ed allarmanti, non avesse ricevuto quell'attenuazione negli oneri provinciali, avrebbe necessariamente condotto al risultato della rovina di gran parte di quegli enti morali che avevano assunti impegni, dei quali non potevano calcolare nel momento in cui li assumevano la gravità, la cifra reale finale, forse doppia e tripla della presunta, rovina che certamente non era e non fu mai nel pensiero di quanti votarono le leggi ferroviarie che si seguirono dal 1879 in poi, e che avrebbe cagionato ben funesti danni nel paese.

Sarà giusto pertanto dire responsabili di questa condizione di cose, coloro che votarono le convenzioni, il ministro dei lavori pubblici che le propose e che tuttora sta al potere?

Sommate tutte le cause che vi enumerai: mancanza di studi preventivi; aggiunta di oltre 200 chilometri di linee *costosissime*; sistema di calcolare e liquidare gli interessi come un aumento di spesa; sgravio a favore delle provincie; — ecco la spiegazione, l'origine del *deficit* ferroviario attuale.

La responsabilità comprenderebbe tutti coloro che ebbero parte nel proporre, votare ed eseguire le leggi ferroviarie del 1879, 1881 e 1882; essa involgerebbe molti Ministeri e varie Legislature, nelle quali non ebbero a prender parte molti di coloro che votarono le convenzioni.

Quando però ricordo che la legge ferroviaria del 1879 era voluta e reclamata giustamente da gran parte del nostro paese, quando rammento le eccezionali circostanze in mezzo alle quali essa fu proposta e discussa, sento che questo stesso giudizio di responsabilità retrospettiva non potrebbe essere tradotto in altra formula che in questa: " Nelle leggi del 1879, 1881, 1882 si fece forse una opera amministrativamente meno buona, ma si

fece per certo opera molto buona politicamente. E qualche volta specialmente in un giovane paese parmi che valga assai più far bene politicamente che far bene amministrativamente. » (*Bene!*).

Avrei così esaurito il primo punto, ma credo di dovermi ancora brevemente arrestare su due obiezioni.

Ho sentito attribuire l'aumento della *prima previsione* della spesa ferroviaria, in gran parte al fatto di essersi affidati gli studi di molte linee alle Società.

Udii poi l'onorevole mio amico Lacava, raccomandare l'adozione su ampia scala per le nuove linee, delle norme e dei tipi di costruzione economica suggeriti dalla Commissione tecnica nominata nel 1879 dall'onorevole Baccarini.

Relativamente alla prima osservazione devo ricordare che pur troppo i primi lavori riguardo ai quali si constatarono i più enormi *amenti di spesa*, furono quelli studiati ed eseguiti dalle direzioni tecniche governative. Parlano abbastanza fra le molte le linee Novara Pino, la succursale dei Giovi, la Parma-Spezia.

Rammento che già nella relazione ferroviaria del 1884 (ultimo lavoro uscito dalla penna del valente capo della soppressa direzione generale delle ferrovie, l'onorevole Valsecchi) a pagina 221 si accennava e dimostrava come *sopra un importo di lavoro eseguito* per circa 298 milioni *le maggiori e non previste spese* già entrassero per oltre 63.

Del resto ammetto una parte di quest'osservazione.

È verissimo che negli ultimi tempi alcuni studi furono fatti dalle Società: e ritengo anch'io che questi studi debbano essere minutamente riveduti, e non già accettati senza beneficio d'inventario; e così spero che abbia fatto e facciano l'onorevole ministro e l'ispettorato.

Ben vorrei e mi augurerei che tale *deficit* scemasse, ma pur troppo sin d'ora, milione più milione meno, dobbiamo ritenerlo vero e reale, spiegato e cagionato da fatti oramai indiscutibili, confermato essenzialmente dal *risultato* dei preventivi e consuntivi delle costruzioni governative.

Ritengo meritevoli di essere prese in considerazione le raccomandazioni dell'onorevole Lacava.

Non concordo però con lui circa il vantaggio delle economie sulla sezione del binario.

Non manca nello stesso lavoro a cui egli alludette la dimostrazione degli inconvenienti che deriverebbero dall'adozione del tipo a sezione ridotta, innestato in una rete a sezione ordinaria: parmi anzi che oltre al disagio ed alla perdita di tempo ivi si agguagliasse la spesa di ogni tra-