

più di una Provincia abbia fatto voti perchè una strada, un ponte, ecc. e non sia eseguito.

Questo ho detto o ho voluto dire senza avere animo di far torto nè critica ad alcuno, ma solamente per dimostrare che un esame coscienzioso di tutta l'immensa congerie di leggi di opere pubbliche avrebbe forse portato a spogliare il bilancio da opere e lavori non necessari, non desiderati, nè utili alle popolazioni medesime.

Ho detto, e recisamente, che mi opporrei se si volessero distruggere o modificare profondamente le leggi per le costruzioni ferroviarie; e ciò perchè mentre si vuole, si ha bisogno di sviluppare l'attività del paese per il benessere della pubblica finanza, menomando le costruzioni ferroviarie si otterrebbe l'effetto opposto: cioè il ritardo allo sviluppo della pubblica ricchezza, e una diminuzione nelle entrate maggiore delle economie di cui il tesoro profitterebbe per un servizio meno gravoso nel servizio delle obbligazioni.

Non si può togliere al paese, che ha bisogno di progredire nel lavoro o nella produzione, l'istrumento principale al perfezionamento dei suoi commerci e della sua attività. Però, pure accennando a questa suprema necessità delle ferrovie, non mi sono rifiutato ad un esame anche della legge ferroviaria, quando, pur mantenendo tutti gli impegni che si sono presi, si cerchi se qualche alleviamento nel bilancio dello Stato sia adottabile.

Un'ultima risposta a quanto si è detto circa alla questione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Ho espresso il dubbio che nella materia dell'esercizio e dei fondi e casse si racchiuda un grosso pericolo per le finanze dello Stato.

Non entro in discussioni perchè non lo credo momento opportuno: ma consenta la Camera che io corrobri il dubbio che ho avuto l'onore di esprimere, con la lettura di ciò che è stato scritto nella relazione dell'ispettorato ferroviario. Non so a quale altra fonte più autentica possiamo attingere gli elementi del giudizio per tutto ciò che si riferisce al problema delle ferrovie.

**Presidente.** Ma dovrà esser trattata questa questione, onorevole Marchiori. È inutile che la trattiamo due volte!

**Marchiori.** Non faccio che leggere due brevi periodi, onorevole presidente, perchè non sembri avere io espresso dubbi troppo ipotetici, di fronte agli ottimismo di ieri. « Senonchè, secondo le attuali previsioni delle Società esercenti, sarebbe necessaria ancora una spesa di circa lire 348 milioni, oltre a quella che fu iscritta negli allegati

*B*, per dare completo assetto alle nostre linee, in relazione ai presunti bisogni di traffico. » E più avanti si scrive: « Quest'amministrazione, da parte sua, attende ad un accurato esame delle singole proposte che le vengono presentate, onde eliminare tutti i lavori dei quali non sia dimostrata l'assoluta necessità: ma è fuori dubbio che molto rimane ancora da fare per dare alle nostre ferrovie un completo assetto, e che pur non volendo seguire le Società in tutte le loro previsioni, occorrerà di prendere senza indugio dei provvedimenti per anticipare alle Casse patrimoniali le somme che loro mancano per la esecuzione di molte opere e provviste, le quali non possono essere dilazionate. »

Non parlo del materiale mobile, non parlo dell'armamento, delle case cantoniere, dei robustamenti ai manufatti, ecc., ma aggiungo che in questa relazione ci sarebbe da pescare molti utili insegnamenti circa le condizioni in cui ci troviamo e i pericoli che ci aspettano.

È questa materia da trattarsi di proposito e in momento più calmo: quindi accetto l'invito del presidente o non mi dilungo di più. Dichiaro fino da ora però che quando la discussione si farà, sarò lieto che la legge dell'esercizio ferroviario, se fosse eventualmente dimostrato essere in qualche sua parte deficiente, sia corretta, integrata con provvedimenti proposti dal Governo e che spero saranno accettati da questa Camera. Qualunque sia la risoluzione che dovremo prendere, è intanto indiscutibile, a mio giudizio, che siamo di fronte a bisogni gravi e che, coi mezzi di cui oggi dispone l'amministrazione, non è possibile soddisfarli. Una qualche via converrà trovarla, e l'amministrazione che ha proposto la legge del dicembre 1888 era disposta a farlo.

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, intende parlare adesso o riservarsi ai capitoli?

**Cavalletto.** La discussione generale mi pare potrebbe chiudersi. Parlerò per qualche schiarimento sui capitoli.

**Presidente.** L'onorevole Riolo ha facoltà di parlare.

**Riolo.** Prendo a parlare, anche a nome degli onorevoli colleghi che rappresentano la Provincia di Caltanissetta, per rispondere all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro, parlando del ponte di Riesi, mi ricordò che già la provincia di Caltanissetta ne aveva assunto la costruzione. È pur troppo vero, onorevole ministro: e quando ieri tanto io che gli onorevoli colleghi che rappresentiamo quella provincia, abbiamo preso a par-