

Nil actum reputans si quid superest agendum.
(Bravo! Bene!)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Parlo perchè costretto dal regolamento a prendere la mia iscrizione, sebbene relatore, ma avrei preferito d'intervenire alla fine della discussione; giacchè la cortesia verso i miei colleghi, i quali ancora sono iscritti nella discussione generale, mi avrebbe consigliato di parlare quando avessi potuto rispondere a tutte le osservazioni o sulla relazione, o sulle proposte della Giunta generale del bilancio.

Alcuni oratori hanno accennato alle difficoltà del problema ferroviario; infatti su questo argomento il succedersi delle leggi è stato così rapido, che non è molto facile orientarsi, sulle condizioni in cui ci troviamo, sul cammino che ancora rimane a percorrere per raggiungere la meta segnata dalla legge del 1879, e dalle leggi del 1887 e del 1888.

Certo è che diverse leggi si sono succedute, e sono stati modificati con leggi di bilancio gli stanziamenti prescritti dalle medesime. Tutte queste modificazioni non permettono una visione istantanea del problema ferroviario in tutte le sue conseguenze.

Però a me pare che non sia difficile, così come si è affermato, farsi un concetto chiaro delle condizioni in cui ci troviamo e delle disposizioni che sono più adatte a completare il problema ferroviario.

L'onorevole Arbib, quando accennò alla molteplicità delle leggi (credo ne enumerasse tredici), non poneva mente che alcune non sono che leggi di bilancio, leggi però che hanno una rilevante importanza, specialmente nell'esercizio 1891-92, nel quale si sono profondamente mutati gli stanziamenti già prescritti dalla legge del 1888, ed anche quelli modificati più tardi dalla legge del 1890.

Secondo lo comportavano le mie forze, ho cercato, nella relazione, di mettere innanzi tutti gli elementi del problema. A me pareva che fosse necessario nulla nascondere; a me pareva che fosse necessario che la Camera avesse davanti a sè completi i termini, per valutare esattamente le conseguenze delle deliberazioni da prendere.

Potrà forse l'esposizione non essere stata felice; certo però gli elementi necessari vi sono tutti sia nella relazione che negli allegati che il Ministero ha forniti alla Commissione.

La prima domanda, date le condizioni attuali, che si affaccia alla mente, è questa: lo stanziamento dei trenta milioni, con lo stato dei nostri impegni, con quanto rimane a fare in materia ferroviaria, è sufficiente?

Sulla misura dello stanziamento potrei fare una preliminare osservazione; ed è che non è stata vivamente oppugnata. Già, nella discussione finanziaria che ha avuto luogo alcuni giorni fa, ed anche in questa, non ho sentito che fosse fatta e validamente sostenuta la proposta concreta, che lo stanziamento fosse portato alla misura prescritta dalla legge del 1888, ed integrasse anche gli stanziamenti deficienti, secondo le prescrizioni di quella legge o della legge del 1888.

Resta disputabile (ed è ancora *sub iudice*) l'altra parte del problema, adombrata, nella sua esposizione, dal ministro del tesoro, che è stata oggetto di discussione in questi giorni, che consiste nel determinare se ai 30 milioni sia da provvedere con lo stanziamento diretto del bilancio, o continuando nel sistema delle emissioni.

Su questo punto non farò che una brevissima considerazione. Non è esatto quel che ho sentito ripetere: che, cioè, noi potremo continuare col sistema delle emissioni, perchè il Tesoro non si troverà aggravato eccessivamente nel momento presente, se aggiungeremo i 30 milioni delle costruzioni di Stato. Bisogna che teniamo presente che, per le costruzioni tirrene, dobbiamo continuare a far delle emissioni, per una cifra che salirà nell'esercizio 1892-93 a circa 50 milioni. Non sono emissioni di Stato; ma il servizio degli interessi e dell'ammortamento è a carico del bilancio dello Stato e viene la somma relativa iscritta nel bilancio del Tesoro, ma altre emissioni devono fare le Società, per circa 50 milioni, per compiere le linee che per contratto si sono assunte di costruire. Noi oggi ci troviamo di fronte ad una emissione di circa un centinaio di milioni all'anno per sole costruzioni ferroviarie.

Conviene poi aggiungere le emissioni, che si debbono fare per altre opere pubbliche, e quindi la totalità delle medesime, che in queste condizioni del mercato Europeo dovremmo fare se volessimo continuare con l'antico sistema per le costruzioni dirette dello Stato, diventerebbe rilevante. Nè va dimenticato che anche per le Casse patrimoniali noi dobbiamo procedere ad alienazione di titoli. Fu asserito