

Essendo appoggiato, l'onorevole Colajanni ha facoltà di svolgerlo.

**Colajanni.** Svolgendo quest'ordine del giorno, fo una promessa che certo sarà accolta bene dalla Camera, ed è che sarò abbastanza breve. In quanto che gli oratori precedenti hanno svolta ampiamente la questione, e fra questi mi piace di ricordare soprattutto l'onorevole Sonnino, il quale dimostrò l'insufficienza finanziaria della legge in relazione agl'impegni che incombono sul quinquennio cui la legge stessa si riferisce.

Mi dispensa da un ampio svolgimento anche il discorso tanto e si meritamente ascoltato dell'onorevole Rava; il quale fece critiche assennate, la cui importanza non isfuggì certamente alla Camera.

Me ne dispensano altresì gli elevati discorsi dell'onorevole Mirabelli e dell'onorevole Giampietro, i quali hanno dimostrato l'insufficienza dello sviluppo ferroviario nelle provincie meridionali, di fronte a quello delle provincie del settentrione d'Italia.

Dopo questo brevissimo esordio, debbo cominciare dal notare che la condotta del Ministero fu molto abile nel far seguire questo disegno di legge a quello di assestamento del bilancio; in quanto che, volere o non volere, questi provvedimenti si presentano come una conseguenza logica, necessaria dei risultati del bilancio.

Se non che, mentre nella legge d'assestamento prevaleva un certo ottimismo, per dimostrare che la condizione finanziaria non è poi tanto grave quanto si dice, nella relazione dell'onorevole Marchiori sul presente disegno di legge la situazione è esposta con un realismo di cui io altamente lodo l'onorevole Marchiori.

Io non mi farò menomamente ad esaminare il lato politico di questa legge. Questo esame, pratico ed efficace, fu fatto dall'onorevole Fortis, allorquando, discutendosi dello assestamento del bilancio, rimproverò al Ministero di voler considerare come economie la rinuncia a lavori ferroviari ordinati da leggi. Questo non si può chiamare un sistema di economie: perchè allora si potrebbe dire economo anche quel negoziante il quale in un bel momento rifiuta di pagare le sue cambiali.

Il sistema è certamente comodo, ma non è da uomini di Stato. Rifugiandosi in esso, il Ministero viene meno al suo programma. In-

fatti, pochi mesi or sono, il Ministero diceva: io vi propongo questo *catenaccio*, io vi propongo queste leggi fiscali, dirette ad aumentare le entrate dello Stato, affine di mantenere gli impegni ferroviari; ora le leggi fiscali ed il *catenaccio* rimangono, ma sfumano, d'un tratto, tutti gli impegni precedentemente assunti.

Dai discorsi di tutti gli oratori, compreso quello del relatore della legge, scaturisce il concetto che, quanto prima, questa Camera sarà chiamata a discutere nuovamente di nuovi disegni ferroviari. In ciò v'è la implicita confessione che il presente disegno di legge non corrisponde al desiderio di nessuno. Sicchè questa legge nasce malaticcia, incompleta, e lascia dietro di sé molti desideri, molti bisogni insoddisfatti.

Non rileverò quel che ci può essere di curioso nella condizione del relatore, il quale, con molta abilità, abbandona quella teoria della trasformazione dei capitali impiegati nelle costruzioni ferroviarie, che era il cardine fondamentale ed uno dei punti principali del programma economico e finanziario dell'onorevole Magliani, nel cui vangelo sappiamo che almeno negli ultimi tempi credeva completamente e perfettamente l'onorevole Nicotera. Ma io non me ne meraviglio e non ne faccio carico al ministro dell'interno perchè rispetto tutte le convinzioni purchè siano sincere.

Ed ora passo all'esame dei mezzi con cui s'intende provvedere alle costruzioni ferroviarie.

Nessuno avrà certo dimenticate le critiche abbastanza efficaci fatte dall'onorevole Sonnino, nè quelle egualmente importanti fatte dall'onorevole Rava. Ma una parola sento anch'io il bisogno di dire sull'argomento: se alle spese ferroviarie debbasi provvedere col bilancio ordinario oppur no.

Certamente se potessimo costruire le ferrovie sempre con entrate ordinarie del bilancio e costituire quel fondo di riserva che veniva descritto così bellamente dal compianto deputato Corbetta, tutti noi ne saremmo contenti e saremmo lietissimi di poter lasciare ai nostri discendenti quel fondo di riserva enormemente accresciuto. Ma allorquando questi mezzi ci vengono meno, possiamo noi arrestarci nella costruzione delle ferrovie?

Dobbiamo arrestarci quando già a priori