

gnerebbe proprio arrivare a conclusioni sconsigliate.

Scrivere la storia amministrativa, tecnica e finanziaria dello svolgimento stradale in Italia, dalla costituzione del Regno sino al giorno d'oggi, sarebbe certamente opera interessante ed istruttiva; ma dubito che sarebbe altrettanto difficile quanto quella di dettare la storia contemporanea.

Parecchi lavori furono pubblicati dal Ministero dei lavori pubblici in occasione delle Esposizioni di Parigi, di Milano, di Torino e di Palermo, che arrivano sino al 1890; ma, più che una storia, queste pubblicazioni possono dirsi una raccolta di dati statistici che poca luce apportano in questo intricato labirinto.

Sorvolando sulle leggi del 1862 e 1869 che hanno carattere locale, rileverò che nell'anno 1881, quando si propose la legge che porta la data del 23 luglio, il relatore, onorevole Grimaldi, con quella lena febbrile che tutti gli riconoscono e molti gli invidiano, si affannò a raccogliere notizie e dimostrazioni per mettere in evidenza:

1° Le situazioni parziali al 1° aprile 1880, dei lavori per le strade nazionali e provinciali classificandoli in opere costruite, in opere in corso di costruzione, in opere in progetto, in opere in istudio, ed opere da studiarsi.

2° Lo stato degli impegni esistenti e di quelli da prendere per progetti approvati, in corso di compilazione e da studiare, relativi alla legge del 1875, nonché delle somme disponibili e quindi della deficienza di fondi.

Dopo questo lavoro minuto si aveva ragione di essere persuasi che le somme domandate per condurre a compimento le diverse opere potessero bastare ampiamente.

Vana speranza!

Erano scorsi poco più di due anni dalla promulgazione di quella legge, e già la Giunta generale del bilancio avvertiva che la spesa approvata era inferiore ai bisogni per parecchi milioni, specie per la rete Sicula e Napoletana, e per le strade provinciali di serie.

Ed infatti, con le leggi 9 luglio 1883, 14 e 24 luglio 1887, e 25 marzo 1888 si chiesero ed ottennero nuovi stanziamenti per circa diciassette milioni.

Con questi ripieghi si arrivò fino al 1888, epoca in cui il ministro Saracco, con lode-

vole intendimento, si accinse a compilare quella legge, che doveva assicurare la pronta e completa esecuzione delle grandi opere decretate dal Parlamento, fra il 1862 e il 1883, per le strade nazionali e provinciali.

Era nella mente del legislatore che per raggiungere questo risultato si dovesse recisamente abbandonare il sistema precedentemente seguito, quello cioè di chiedere volta a volta nuovi mezzi al Parlamento, diretti semplicemente a coprire gli impegni derivanti dalle intraprese costruzioni; ma convenisse raccogliere notizie, possibilmente esatte, intorno al costo dei lavori che restano a compiere, e prendere provvedimenti definitivi per tutto ciò che rimaneva a fare.

E queste notizie egli presentò alla Camera nel quadro delle note illustrative che accompagna la relazione del 7 maggio 1888. Ed in base alle medesime calcolava la maggiore spesa necessaria per eseguire in un sessennio tutte le opere precedentemente decretate, escluse quelle dell'elenco III della legge del 1881 per le quali si avevano ancora 51 milioni, in lire 36,103,441, oltre lire 11,385,000 quota del concorso delle Provincie. Siccome però le condizioni del pubblico erario non comportavano un onere così grave, pensò di chiedere alla Camera un maggiore assegno di lire 22,575,500 soltanto, prendendo a prestito dal fondo delle opere dell'elenco terzo, le restanti lire 24,913,270, salvo a reintegrarle negli esercizi dal 1893 al 1898.

Il punto di partenza di questa specie di trasformazione era giustissimo; perocchè aveva per obiettivo di ultimare le opere aventi diritto di priorità, sia per le promesse lungamente attese, sia per maggiori impegni e per elementi più completi.

Infatti, se in questa materia si è proceduto sempre a tastoncini, non ultima causa certamente è stata quella di sovrapporre leggi a leggi, di accavalcare opere ad opere senza studi, senza base di calcoli, senza misurarne l'utilità, senza tener conto delle forze della finanza; ma cedendo, (non sono parole mie) con una condiscendenza che può dirsi debolezza, alla voglia di opere pubbliche diventata passione.

Per mala ventura, il punto di arrivo non coincide con quello di partenza; anzi si può dire che non venne raggiunto.

Non intendo con ciò di fare la critica di quella legge. Sono anzi convinto che essa