

di quello che attualmente non sia. È evidente che tre o quattro milioni possono bastare perchè questo primo tronco possa essere costruito.

Io ho tenuto dietro con viva attenzione ieri allo splendido discorso dell'onorevole Fili-Astolfone, il quale ricordò al Governo che la Sicilia ha molti motivi per lamentarsi dell'abbandono in cui è lasciata, anche rispetto alle costruzioni ferroviarie. Io rilevo che non soltanto in Sicilia il malessere ed il malcontento serpeggiano, ma anche nelle nostre Marche purtroppo molto abbandonate dal Governo: e dubito e temo che questo malessere e questo malcontento possano essere prodromo di qualche grave calamità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Prima di tutto ho da liquidare un fatto personale con l'onorevole mio amico Fili-Astolfone, il quale disse ieri che io mi troverei molto imbarazzato ad interpretare l'articolo 2 della legge da me proposta, e che fu votata dal Parlamento nel 1897. Io interruppi allora l'onorevole Fili-Astolfone col dirgli che non sono mai imbarazzato; ma aggiungo ora che non comprendo nemmeno come egli potesse rivolgermi quella frase, perchè l'articolo 2 è di una chiarezza che esclude qualunque dubbio.

Esso dice: « Con legge da presentarsi al Parlamento si provvederà agli stanziamenti dei fondi per la costruzione delle linee complementari che ancora rimangono da costruire. »

Io non comprendo davvero come questa dizione possa dar luogo ad un dubbio di interpretazione. Con questo articolo rimane infatti sospesa, fino a nuova decisione del Parlamento, la costruzione per parte diretta dello Stato di queste linee ferroviarie che, prima, lo Stato costruiva direttamente.

Ora si può accettare o no questo concetto; ma una delle poche cose che io son lieto di aver condotto a termine allorché ressi il Ministero dei lavori pubblici è appunto questa: di aver posto termine ad un metodo di costruzioni che aveva dato risultati così disastrosi, sia dal punto di vista finanziario, sia da quello amministrativo, sia da quello morale nel senso largo della parola. Poiché si può discutere fin che si vuole intorno al modo d'intendere la funzione dello Stato per ciò che ha tratto alle costruzioni

ed all'esercizio delle ferrovie; ma credo che tutti dobbiamo essere d'accordo nel riconoscere che, dato il modo con cui questa costruzione si è esplicata durante quindici anni, dal 1880 al 1895, non si possono approvare i risultati che essa ha dati e gli inconvenienti che essa ha prodotti, inquantochè le ferrovie sono costate immensamente di più di quello che avrebbero dovuto costare, e se ne sono costruite alcune determinate non già da un criterio di utilità economica, ma unicamente da criteri che tutti dobbiamo deplorare.

Infine tutti dobbiamo riconoscere che, intorno a queste costruzioni dirette da parte dello Stato, si era cristallizzato tutto un complesso di inconvenienti e di abusi che hanno nociuto immensamente all'indirizzo finanziario e morale della gestione dello Stato. Con quegli articoli di legge io non ho inteso punto di stabilire che lo Stato dovesse venir meno agli impegni che esso aveva solennemente assunti di fronte alle popolazioni. Io debbo anzi ringraziare cordialmente l'onorevole Vischi il quale, ieri, mi ha dette parole le quali mi sono riuscite tanto più grate, inquantochè mi sono venute da un avversario politico, e non di oggi, ma dell'epoca nella quale io mi trovava al Governo.

L'onorevole Vischi disse che io sentiva nell'animo il dovere che aveva lo Stato di non venir meno ai suoi impegni. Ed io, confermando questo sentimento, ho l'obbligo di spiegarlo. Io ho avuto il doveroso e doloroso compito di presentare nel 1897 quella legge la quale metteva un fermo a tutto quel periodo di costruzioni ferroviarie che si erano svolte male; ma l'animo mio sanguinava nel dover ritardare, non dirò impedire, con quella legge l'adempimento degli impegni assunti dallo Stato di fronte alle popolazioni, e voglia oggi la Camera permettere che io, con molta schiettezza, dica quale fosse il mio modo di considerare questi impegni ed il modo di farvi fronte. Io credo che gl'impegni assunti dallo Stato consistessero più che altro nell'arrivare in un modo od in un altro a costruire queste linee, o per azione sua diretta o per iniziativa privata, purchè le linee fossero costruite. Ma io in quella legge accennava un indirizzo nuovo; io cercava cioè che il Ministero dei lavori pubblici smettesse dall'aver quella funzione dinamica che aveva assunta, e ritornasse ad avere quella funzione, a cui si era per lungo tempo inspi-