

ma per prosperità crescente di campi e di officine.

È soltanto così che io posso chiudere il mio breve discorso con la speranza e con l'augurio che l'inerzia governativa voglia cessare una buona volta e correre sollecita a quei provvedimenti che sperano e bramano quelle desolate contrade. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valentino.

VALENTINO. Onorevoli colleghi, io mi permetterò molto brevemente di esprimere qualche osservazione di indole prettamente generale in questa discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, bilancio, che per la sua stretta attinenza con la vita economica del paese fu chiamato dell'economia nazionale, e la cui importanza, sempre grande, si è ora moltiplicata per effetto della legge di presa di possesso delle ferrovie e dell'esercizio di Stato.

L'esercizio di Stato noi lo votammo alla quasi unanimità di consensi; ma questa mi fa ricordare la sentenza di un illustre uomo politico, il quale affermava che, là dove un'assemblea politica prenda una determinazione qualsiasi alle quasi unanimità, molto facilmente si nasconde un equivoco od un malinteso. Difatti dopo quella votazione io ho ascoltato, e con desiderio di apprendere, parecchi deputati, i quali non nascondevano la loro preoccupazione per le possibili conseguenze finanziarie di quella legge in rapporto al bilancio dello Stato, di quel bilancio che con tanti sacrifici dei contribuenti si è condotto al pareggio e, dopo ancora, (caso unico fra i grandi Stati d'Europa) all'avanzo, potendo così far sembrare non lontana la possibilità della conversione della rendita e la trasformazione razionale del sistema tributario, tante volte invocata.

E quegli onorevoli deputati non nascondevano neppure che l'intimo significato di quel voto quasi unanime si doveva in gran parte attribuire ad una doppia compressione che preoccupava allora il paese e la Camera: la urgente scadenza di termini improrogabili e l'artificiale paralisi della vita del paese, paralisi che colpiva la nazione nei suoi più alti interessi materiali e nelle sue lunghe consuetudini e supremo bisogno di civiltà.

Ma quella legge, dirò così, plebiscitaria non è certo la risoluzione del problema. Questo problema è rimasto integro e si risolverà quando il disegno di legge ad esso

relativo fra pochi giorni o fra... molti verrà alla Camera, ovvero si risolverà, cercando coraggiosamente una via, la quale si preoccupi principalmente di allontanare le incertezze dei futuri risultati finanziari, ovvero ancora il paese indugierà, di proposito non, in questo stato di provvisorietà, dalla esperienza propria, da cui tanto apprende, trarrà quegli elementi e quei criteri, che riusciranno preziosi quando si tratterà di provvedere definitivamente all'assetto del problema.

Ma qualunque sia per essere nel futuro assetto stesso del problema, e indipendentemente da esso e mentre esso si viene maturando, io sono convinto profondamente che vi ha un obiettivo urgente e necessario, ed il Governo si deve pure prefiggere fin da ora di raggiungere, quello cioè di provvedere ad una più rapida comunicazione e più economica, di quello che adesso sia, fra le diverse parti d'Italia, sì per le merci che per i viaggiatori. È su questo punto, onorevoli colleghi, che desidero fermarmi qualche momento soltanto.

Ciò che in materia di comunicazioni è fatto in Italia da un quarantennio a questa parte certamente sembra un miracolo, ma se molto si è fatto, moltissimo resta ancora da fare.

La nostra vita è fatta di movimenti anzi di vertigine di movimento, e la celerità degli attuali mezzi non sembra mai sufficiente.

Noi chiamiamo treni lumache quelli che adesso fanno 40 chilometri all'ora e che i nostri padri erano lontane aspirazioni: è febbre della velocità che ci prende, è vertigine del movimento; e d'altronde qui il paese, che non è preso da questa febbre e da questa vertigine, è fuori della tendenza della civiltà.

La civiltà moderna, che riproduce tutto il patrimonio delle civiltà passate, in questo soltanto ha il pregio della originalità: nella rapidità delle comunicazioni, che non trovano confronto in ciò che esse erano un secolo, o venti secoli addietro!

D'altronde l'esempio delle nazioni vicine ci sospinge verso questa china, poichè esse hanno comunicazioni più rapide e più economiche delle nostre. Noi per percorrere l'Italia da un capo all'altro (per una distanza di chilometri 1400) impieghiamo 40 ore.

PETRONI. Perché è più lunga.

VALENTINO. Per percorrere la Francia da un mare all'altro, da Marsiglia a Calais (per una distanza di chilometri 1160), s'impiega