

quei soli tronchi, la cui costruzione si presentava indispensabile o per portare a compimento le linee già in massima parte costruite o per congiungere due tronchi, che si presentavano in uno stato di avanzata costruzione. Ma intanto si andavano compiendo le liquidazioni per i lavori già fatti ed emergeva sempre più la insufficienza degli stanziamenti fatti per le singole linee. Si dovettero fare degli storni di somme attribuite a talune linee per venire in soccorso ad altre linee, ma anche queste non bastarono, così che, quando si discusse il bilancio del 1892-93, il ministro dovette dichiarare che occorrevano altri 80 a 100 milioni di fronte ai 180 autorizzati dalla legge 10 aprile 1892. Successivamente lo stesso ministro portava quella cifra a 97,400,000, e questa maggiore spesa per le costruzioni ferroviarie veniva formata da 36,400,000 lire per le 49 linee deliberate nel 1887, da 49 milioni per le 39 linee della legge del 1888 e da 12 milioni per le altre linee e spese non contemplate da quelle due leggi. Il compianto Genala aveva già preparato un primo disegno di legge per chiedere 21 milioni in aumento al fondo stanziato nel bilancio 1893-94. Ma da quell'epoca (maggio 1893) ad ora i bisogni sono ancora cresciuti per nuove liquidazioni fatte, in seguito il ministro on. Saracco crede poter stabilire linea per linea le spese già liquidate, fissare con molta approssimazione una somma a calcolo per le partite da liquidare e afferma di potersi rendere ragione non solo delle maggiori spese da aggiungere nel quadriennio 1893-97 alla somma di 150 milioni di lire già autorizzati, ma ben anche di stabilire quali altre somme occorrerà stanziare dopo il 1896-97, per chiudere il conto tanto delle linee complementari già in esercizio, quanto dei tronchi tuttora in costruzione.

Dalla tabella allegata al disegno di legge risulta che per giungere alla chiusura di questo conto occorre aggiungere agli stanziamenti autorizzati dalla legge 10 aprile 1892 lire 97,200,000, rimanendo da stanziare lire 35,685,596 fra il 1897-98 e il 1901-1902. Nè questo è tutto perchè poi rimangono da costruire totalmente altre linee e da compierne altre ancora già iniziate. Ecco il riassunto delle linee e tronchi di linee ancora da appaltare:

Linee della tabella A (art. 5 legge 20 luglio 1888).....	Chilom. 469	Spesa L. 214,759,675
Linee della tabella B (art. 5 legge 20 luglio 1888).....	> 443	> 88,250,000
Isernia Campobasso (art. 1 legge 20 luglio 1888).....	> 17	> 7,006,383
Diretta Roma-Napoli (art. 7 legge 20 luglio 1888).....	> 191	> 42,600,000
	Chilom. 1120	353,216,058
Tronchi da appaltare a licitazione privata sulla linea Eboli-Reggio (Lagonegro-Castrocucco) (art. 4 della legge 24 luglio 1887).....	> 27	> 48,000,000
Totale.....	1187	401,216,058

L'on. Ministro nella sua relazione enumera le varie somme ch'egli è costretto a chiedere per provvedere al pagamento delle liquidazioni già avvenute e poi domanda in blocco la egregia somma di 49 milioni e mezzo (di cui 3 milioni e mezzo pel 1897-98), che l'amministrazione giudica necessaria per provvedere a tutte le altre spese non ancora liquide nè per ora repartibili fra le diverse linee e dipendenti da aumenti di liquidazione, dall'esito dei giudizi in corso e dalle vertenze probabili per lavori di completamento impreveduto, da interessi legali o contrattuali e simili. È agevole il comprendere — ag-

giungeva il ministro a spiegazione di questa sua richiesta — che questa somma a corpo fu determinata con criteri speciali, tutt'affatto sintetici, che sarebbe impossibile e, diciamo pure, anche poco prudente di analizzare, avuto riguardo ai gravi interessi di indole litigiosa che vi hanno rapporto, e giova sia così impostata, per far fronte a tutte le esigenze di una liquidazione assai laboriosa, quale è quella di ben 2737 chilometri di ferrovie in costruzione diretta dello Stato, ed appaltati fra il 1880 ed il 31 dicembre 1893. Il ministro adunque non solo vuol provvedere al pagamento delle somme già liquidate, ma anche di quelle che inevitabilmente saranno a carico dello Stato per le venture liquidazioni. E a questo punto l'on. Saracco fa alcune considerazioni sulle differenze riscontrate tra le spese preventivate con la legge 29 luglio 1879 e con quelle successive sino all'ultima del 10 aprile 1892 e le risultanze delle liquidazioni. Egli crede non si vada errati affermando queste due cose: l'una, che i numeri della legge del 1879 non reggono come base di confronto, poichè i fatti hanno disgraziatamente ed ampiamente dimostrato che non avevano carattere di vera e propria serietà; l'altra, che nel desiderio e nel proposito certamente lodevole di chiamare le popolazioni a godere, senza indugio i benefici della legge, l'amministrazione si indusse fatalmente ad aprire le aste sopra vasta scala in base a progetti più ipotetici che reali, con quali e tutte disastrose conseguenze non è mestieri che si dica. A cui si aggiunge che disseminati i lavori sopra tanti punti del Regno non sempre il numerosissimo personale di direzione e di assistenza, che ha tanta parte nel retto andamento delle opere, ha potuto spiegare la sua benefica azione a correggere e diminuire i difetti dei progetti, che viceversa furono sfruttati in larga scala dagli appaltatori.

Sta il fatto che sopra 2737 chilometri di linee e tronchi di linee appaltate dal 1880 a tutto il 1893 risulta che nei primi 4 anni se ne appaltarono nientemeno che 1645; 545 nel biennio 1884-85; 121 nel 1886; 62 nel 1887, dei quali soli 18 sopra linee non cominciate, 84 nel 1888, ossia 8 in continuazione di lavori su linee precedentemente appaltate e 76 affidate per la costruzione alla Società del Mediterraneo, infine gli altri 282 vanno distribuiti nei cinque anni 1889-93 con una media annuale di 56 chilometri.

« Questa è storia, scrive il ministro, è di qui, non dai milioni presi a prestito in determinati esercizi, quando incalzava il bisogno di soddisfare il costo dei lavori intrapresi negli anni precedenti, nè dalle domande che oggi siamo col massimo rincrescimento costretti a sottoporre al vostro giudizio comune, ad esser giusti e leali si deve prendere le mosse per assegnare a ciascuno la responsabilità che gli spetta. »

Accanto a questi 2737 chilometri di ferrovie costrutte od in costruzione a conto dello Stato, compresi i 76 sopra ricordati, figurano altri 464 chilometri di ferrovia appaltati per cottimo a licitazione privata e si troverà del pari che ne restano ad appaltare 714. In complesso la spesa totale si annunzia in poco più di mille seicento milioni.

Or bene per le costruzioni ferroviarie che ancora rimangono da costruire saranno sufficienti 401 milioni circa già previsti? Non è neanche il caso di pensarlo; quella è la previsione risultante dalla legge 20 luglio 1888, ma si può ritenere sin d'ora