

l'azione dello Stato, nella cui mano starebbe una parte sempre maggiore della attività economica della Nazione.

Un punto solo di divergenza nella parte più importante del programma si nota tra l'on. Colajanni ed il Ministro, ed è la altezza delle spese militari. Ma tolto questo punto, l'on. Colajanni sprona il Governo e lo incoraggia anzi a continuare a spendere nei lavori pubblici, dei quali rileva la grande utilità per la economia del paese.

È bene tener conto di questi punti di contatto tra un socialista provetto e dotto come è l'on. Colajanni e l'on. Sonnino uomo conservatore e finanziere rigoroso. Un passo anche non ardito fatto dall'uno e dall'altro li unirà facilmente in un accordo di opinioni intorno ai più gravi problemi, che si agitano nella moderna società.

Certo egli è che il sintomo è degno di nota, e che può essere un altro e non piccolo passo fatto nella via di costituire in Italia due partiti ben distinti: — quello che ha fede nella libertà e non può vederla disgiunta dalla libertà economica;

quello che per mezzo della strapotenza dello Stato vuol ritornare ad un'epoca di tirannia, nella quale l'arbitrio domini e soverchi.

Così, sotto forma diversa, dopo tanti sacrifici dei popoli e dopo tanto lavoro dei dotti, le società, pur cambiando di tiranni, si compiacciono sempre di rimaner schiave, magari di sé stesse.

LE ECCELENZE DI SPESE PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Abbiamo or non è molto riassunto alcuni dei progetti di legge presentati dall'on. Saracco sulle spese relative ai lavori e provviste per le strade ferrate in esercizio, per le strade obbligatorie, per lavori idraulici ecc. (vedi *L'Economista* n. 1058 del 25 marzo) e dai cenni che abbiamo dati, il lettore si sarà potuto convincere che i lavori pubblici e le strade ferrate costituiscono e costituiranno per un pezzo una fonte di sorprese amare per la nostra finanza.

Quasi non fossero sufficienti tutti questi oneri, altri ne deve sopportare la finanza italiana per le maggiori spese relative alla costruzione delle strade ferrate complementari, intorno alle quali spese l'on. Saracco ha presentato due progetti di legge, col primo (n. 313) fra gli esercizi 1893-94 a 1896-97 viene ripartita la ingente somma di 97,200,000 così che, aggiungendo questa cifra a quella di 150 milioni di lire già stanziata e da stanziare a senso della legge 10 aprile 1892 n. 183, si ha la somma di 247,200,000 lire da spendersi per costruzioni ferroviarie nel quadriennio 1893-94—1896-97. Con un secondo progetto, di legge (n. 313^{bis}) presentato alla Camera nella seduta del 3 maggio 1894, il ministro domanda un altro credito di 2,300,000 lire per liquidare una vecchia pendenza, che risale nientemeno che al 1848 e intorno alla quale soltanto poche settimane fa si è avuta la sentenza definitiva.

Vale la pena di vedere come sono procedute le cose relativamente alla costruzione delle strade ferrate complementari, perchè si ha qui un capitolo assai interessante e istruttivo del modo con cui Governo e Parlamento procedono in fatto di ferrovie

e si ha campo di vedere all'atto pratico di che razza sia lo Stato costruttore di strade ferrate. La stampa quotidiana ha già riferito le comunicazioni fatte dal ministro Saracco alla Commissione che deve riferire sui suoi progetti di legge e i lettori hanno certo potuto notare ancora una volta l'enorme distacco tra le spese preventivate dall'amministrazione per le costruzioni ferroviarie e quelle che si sono verificate poi a opere compiute. E si è censurata severamente l'amministrazione per aver formulato dei preventivi così scorretti, così sconsigliati dai consuntivi; e certo merita biasimo per la leggerezza, convien dirlo, con cui in taluni casi si sono fatti i preventivi, ma non sarebbe forse uno di quei casi in cui può dirsi che l'amministrazione si è conformata alle tendenze, alle necessità politiche e parlamentari? Non ha una parte di colpa anche il Parlamento che ha richiesto in breve tempo un considerevole numero di studi tecnici sui progetti ferroviari e ha più o meno implicitamente fatto comprendere, che gli occorrevo preventivi ridotti quanto più era possibile? Non vogliamo certo giustificare l'amministrazione per ciò che ha fatto, pur troppo si tratta di decine e decine di milioni che sbucano fuori ogni tratto e che con i debiti o con le imposte bisogna pagare; e questi errori non sono giustificabili dal punto di vista tecnico che in ben piccola misura; ma il Parlamento non creda di poter respingere qualsiasi censura, perchè evidentemente le sue intenzioni a deliberare la costruzione di un certo numero di linee ferroviarie, qualunque ne fosse il costo era palese e l'Amministrazione gli ha facilitato senza volerlo cotesta approvazione. Se non è il caso di parlare di gratitudine è almeno quello per il Parlamento di fare prima un esame di coscienza e poi di giudicare gli altri.

Il ministro esordisce nella sua relazione, osservando che le somme assegnate e ripartite nei diversi esercizi in conformità della legge 20 luglio 1888 n. 5550 per le spese di costruzione delle 39 ferrovie indicate nella tabella A allegata all'art. 5, vennero negli anni successivi ridotte e diversamente distribuite sopra ciascun esercizio, fatta ragione dei residui disponibili, che salivano a somma considerevole, e regolando gli stanziamenti secondo il presunto progresso dei lavori in corso e delle liquidazioni dei tronchi ultimati. Difatti nel quadriennio 1888-1892 sarebbero dovute stanziare giusta la suddetta tabella Lire 383,621,287 ed invece ne furono iscritte 340,152,611. Fatte ancor più vive le strettezze dell'erario colla legge 10 aprile 1892, procedevansi ad ulteriori riduzioni fissando in 180 milioni la spesa totale per le costruzioni ferroviarie del quinquennio 1892-97, compresa una somma di 108,609,349 destinata a coprire altre spese non ripartite per linee che, sebbene autorizzate dalla legge 20 luglio 1888, non figuravano nella relativa tabella. Per le quali cose lo stanziamento per le linee della citata tabella venne a rifarsi nel quinquennio 1892-97 da 170,568,216 a sole lire 71,390,631. Complessivamente adunque gli stanziamenti fissati dalla tabella A della legge del 1888 furono ridotti per i nove anni fra il 1888 e il 1897 da lire 554,189,505 a lire 381,543,262, con una corrispondente diminuzione di lire 172,646,241.

Per non eccedere questo limite di spesa senza sospendere i pagamenti che andavano maturando i nuovi appalti, vennero ristretti dal 1892 in poi a