

Orbene, come si provvede a queste spese? Col fondo destinato alle costruzioni? Mai no; se pure non si vuol lasciare aperto indefinitamente il conto capitale delle costruzioni.

D'altra parte ne abbiamo così pochi di quattrini, per costruire le nuove ferrovie, che se pensiamo a tirare da quel fondo il danaro necessario a completare le linee in esercizio, si assottiglierà sensibilmente il fondo destinato alle costruzioni.

Come dunque si provvederà?

Questo è un tema che mi ha molto impressionato, appena fui avvisato che le Società domandano di impiegare i fondi dell'allegato B per completamento di talune linee complementari che sono state costruite recentemente.

Se questi fondi saranno destinati a completare le nuove linee, allora non so più dove ci potremo arrestare.

Ad ogni modo il quesito è posto: bisogna studiarlo, e prendere un partito. Intanto ho creduto di dover toccare quest'argomento per rendere informata la Camera che quando avremo esaurito il fondo dei 134 milioni, ci converrà, più presto di quel che non si creda, far capo alla cassa degli aumenti patrimoniali per tutte quelle opere che si richiederanno, sia per le linee in esercizio, sia per tutte quelle che noi verremo man mano costruendo.

Domando scusa alla Camera se mi sono per avventura trattenuto su questo terreno più del dovere; ma ho creduto conveniente di dire le cose come stanno perchè si sappia che non si può far molto a fidanza sopra i fondi dell'allegato B, di cui ora si parla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Ringrazio l'onorevole ministro non solamente per la cortesia delle risposte datemi, ma anche per il merito loro. Non posso però acquetarmi ai dubbi ch'egli ha manifestato circa la costruzione del secondo binario.

L'onorevole ministro ha avvertito giustamente che la questione è più grave che a prima vista non apparisca; ed ha soggiunto che, parendogli dubbia la legge, se ne rimetterà al Consiglio di Stato. A me però sembra che questa non sia materia d'interpretazione. Non si può far luogo ad interpretazione, quando la legge è per sé stessa chiarissima. La legge ha decretato una ferrovia da Ascoli a Sambenedetto della lunghezza di 33 chilometri. È stata invece costruita una ferrovia da Ascoli a Porto d'Ascoli per la lunghezza di 28 chilometri.

La linea costruita è dunque parte della linea decretata, ma non è la linea decretata. La questione è chiarissima, evidentissima.

Si può bene per ragioni di finanza sostenere il contrario, ma sotto il punto di vista legale non può sostenersi la tesi dell'onorevole ministro. Ed anche sotto il punto di vista della spesa, l'economia è più apparente che reale; perchè, come ho avuto l'onore di avvertire, se, non costruendo il secondo binario, si risparmia la spesa di costruzione, si paga un canone notevole per l'uso della linea Adriatica dalla stazione di Porto d'Ascoli a quella di Sambenedetto. E se questo canone si capitalizzasse, si avrebbe una somma forse superiore a quella che occorre per la costruzione. Io quindi insisto nelle precedenti osservazioni, pur rendendomi conto dell'opposizione che mi venne mossa dall'onorevole ministro. Perchè, mi sia permesso il dirlo, chi volesse avere un'idea del modo come sono state costruite le ferrovie decretate con la legge del 1879, non dovrebbe che considerare questo brevissimo tronco da Ascoli a Sambenedetto.

Doveva costare 2,870,070 lire; effettivamente è costato finora 5,500,000, senza contare i pagamenti che rimangono a farsi pel saldo e compimento dei lavori in lire 1,180,249. Doveva e poteva compiersi nel periodo di due o tre anni; vi si impiegarono sette anni, e per giunta non si costruì secondo la mente della legge. Non si costruì la linea da Ascoli a Sambenedetto, ma si costruì la linea da Porto d'Ascoli ad Ascoli. A farlo apposta non si poteva far peggio!

Ora io comprendo perfettamente che nelle secche in cui siamo si possa sofisticare circa la estensione degli obblighi assunti, ma francamente le sofisticherie non sono degne di un grande Stato. La legge è chiara, ed evidente, ed è conforme alla necessità del pubblico servizio. Perchè questo incastramento, come dicono, questo servirsi della linea generale per una linea speciale, imbarazza il movimento e occasiona dei ritardi e delle perturbazioni di servizio in entrambe.

Qualunque sia dunque la spesa, bisogna avere il coraggio della giustizia, ed io spero che l'onorevole Saracco questo raro coraggio l'avrà (*Benissimo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Andolfato.

Andolfato. Io devo ringraziare l'onorevole ministro delle sue precise quante cortesi dichiarazioni in risposta alla mia raccomandazione; e tanto più devo essergliene grato perchè non ostante le angustie, in cui versa la sua ammini-