

Essi sono un peso per le finanze e quasi un fatto ridicolo.

Ho parlato chiaro, col cuore in mano come suol dirsi, e spero d'essermi rivolto non del tutto invano al ministro dei lavori pubblici sapendolo innanzitutto uomo di cuore ed amico del vero: spero che nell'applicazione della legge, egli vorrà tener conto di queste considerazioni le quali non sono animate da altro spirito che da quello di vedere le cose camminare col maggior vantaggio del paese e col maggior risparmio del pubblico danaro.

Così io credo che si possano anche fare delle economie nelle costruzioni. Non parlo delle costruzioni affidate alle società: queste si trovano ormai vincolate da un contratto o convenzione che dir si voglia, nella quale si stabilisce anche l'esecuzione delle opere di completamento, e il fabbisogno della linea è compenetrato nel prezzo per tutta la durata dell'esercizio delle medesime; non è quindi il caso di discorrere di queste costruzioni.

Ma per le linee costruite dallo Stato la cosa muta, nelle quali credo si possa introdurre qualche miglioramento dal punto di vista dell'economia nelle costruzioni.

Le costruzioni economiche di cui molto si è discusso, si possono considerare sotto forme diverse.

Vi sono certe costruzioni economiche, le quali si riferiscono alla riduzione di scartamento dei binari e ad altre note caratteristiche delle ferrovie destinate al piccolo traffico ed a scopi locali. Ma vi sono certe altre economie nelle costruzioni, le quali si riferiscono particolarmente al modo con cui si dovrà esercitare una linea, avuto riguardo al traffico presunto di essa.

E se la linea si esercita economicamente, quando non raggiunga una certa somma di prodotto lordo, può essere anche esonerata dal provvedersi di una quantità di accessori, i quali diventano necessari appunto coll'aumentare del prodotto.

Questo sistema è stato introdotto particolarmente in Austria ed in Germania, ove non soltanto fu applicato a linee nuove, ma anche a linee che già esistevano; e si è spinta la cosa al punto di sopprimere le opere accessorie nelle linee già costruite, mentre vi s'introduceva un servizio economico; si tolsero chiusure, si tolsero siepi, e si vendettero perfino alcune stazioni.

Io non voglio dilungarmi nè tediare la Camera con dettagli che sono troppo tecnici per potere essere discussi qua dentro; mi basta di richia-

mare l'attenzione dell'amministrazione sopra questi fatti, i quali sono abbastanza noti, perchè intorno di essi furono pubblicati rapporti interessantissimi. Cito fra gli altri quelli d'una Commissione Belga e del sotto-capo del servizio ferroviario di Stato in Francia, l'ingegnere Sampité

Si troveranno ostacoli, resistenze nella burocrazia e nelle abitudini; ma queste resistenze bisognerà pure vincerle; anche noi dobbiamo metterci sopra un indirizzo *moderno*, ed abbandonare tutto quello che non è più consentaneo colle esigenze presenti dell'esercizio ferroviario.

Una volta si credeva che le ferrovie dovessero servire unicamente per le grandi comunicazioni; ma un po' per volta ogni Stato non ha potuto a meno di moltiplicare le nuove linee, e di costruire ferrovie di comunicazione di minore importanza. Molte di queste linee, o per considerazioni militari o per altre, non potevano esser costruite coi mezzi economici del tipo ridotto e quindi si dovettero fare con scartamento normale, capaci di portare i treni delle ferrovie ordinarie. Ma da tutto questo complesso di fatti si è sviluppato appunto un sistema di costruzione e di esercizio che è divenuto una necessità dove, come da noi, vi sono linee le quali stentano a rendere 5000, 6000, o 7000 lire a chilometro.

Anzi in Germania sono andati ancora più in là e si sono declassate le linee che rendevano meno di 10,000 lire al chilometro.

Ho detto più sopra che avrei desiderato si fosse repartita la costruzione delle ferrovie in periodi più brevi, i quali rappresentassero dirò così, una costruzione intensiva; e ciò dissi perchè nella tabella A annessa al disegno di legge ho rilevato esservi diverse linee per le quali sono stanziati piccoli assegni per periodi di tempo molto lunghi.

Intorno a questo punto però una discussione, non soltanto sarebbe intempestiva ma impossibile senza la scorta dei progetti tecnici; quindi non la farò. Osservo inoltre che certe linee, le quali per le opere d'arte richiedono un periodo molto lungo di costruzione, potrebbero fare a meno nei primi anni di quegli stanziamenti che non rappresentano la quota concernente la costruzione delle opere di maggiore entità. E così pure sarebbesi potuta procrastinare qualche ferrovia meno urgente fra cui la Genova-Asti e la litoranea Roma-Napoli.

Affermo che la Genova-Asti sarà necessario costruirla perchè ho fede nell'avvenire del porto di Genova: ma quella ferrovia potrebbe anche essere ritardata perchè, aprendosi la Parma-