

Del resto ho ricordato anch'io che ci sono delle linee in costruzione, le cui modalità di costruzione il ministro non può modificare, ma ce ne sono molte non ancora cominciate a costruire, per le quali con uno spirito di economia oculato, e soprattutto procurando che il Ministero dei lavori pubblici svolga una azione efficace e costante, si possono ottenere dei considerevoli risparmi.

È bene poi che il paese si avvezzi a vedere nelle ferrovie, non un istrumento di decoro o di lusso, ma un'istrumento di operosità e lavoro.

Non ho poi accennato, perchè era inutile fare della storia retrospettiva, al concetto di costruire le linee a scartamento ridotto. Magari avessimo seguito questo indirizzo! Se l'avessimo seguito, fino dai primi tempi, vi sarebbero regioni, servite potentemente dalle ferrovie, e si sarebbe raggiunto l'altro obiettivo, di rendere meno vivo il dissidio tra le linee secondarie e le principali.

Le secondarie avrebbero compiuto la loro funzione di affluenti e non avrebbero preteso alla concorrenza con le linee principali. A questo riguardo, io prego il ministro dei lavori pubblici, a studiare il modo di spingere le Società a rendere più snodato il servizio sulle linee secondarie, sicchè con opportuni orari, con tariffe, con facilitazioni di ogni genere sieno servite le regioni dalle medesime attraversate per modo da soddisfare ai bisogni delle popolazioni sicchè sieno allontanate dalla aspirazione a concorrenze che perturbano il traffico sulle grandi linee, su cui deve correre veloce la grande fiumana del commercio del nostro paese verso l'estero.

Ho voluto solamente chiarire alcune mie proposizioni cui il ministro dei lavori pubblici aveva dato un colore diverso, e un diverso significato da quello che era nei miei intendimenti.

Presidente. Onorevole Vacchelli, ha facoltà di parlare.

Vacchelli, relatore. Non rientrerò nella discussione omai già dibattuta: e solamente a questa ultima considerazione dell'onorevole Marchiori, circa le linee da costruirsi a scartamento ridotto, debbo osservare che lo scartamento ridotto è una costruzione possibile per linee di secondaria importanza che debbono correre nelle montagne.

Sarebbe impossibile ammettere lo scartamento ridotto per alcuna delle linee comprese nelle tabelle A e B della legge del 1888. Ognuno di voi sa benissimo che lo scartamento ridotto non ammette nemmeno i servizi cumulativi, tanto che oramai perfino i tram, appena è possibile, cercano di avere lo scartamento eguale a quello delle fer-

rovie ordinarie. E certo, ripeto, per l'importanza che hanno tutte le linee delle tabelle A e B non è ammissibile di costruire nessuna di queste a scartamento ridotto.

Ma io ho poi domandato di parlare per una dichiarazione che, dico il vero, mi è dispiaciuta, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. La Commissione del bilancio, circa al gravissimo tema dell'uso dei 50 milioni per le linee della legge del 1887, ha accolto interamente la proposta del ministro limitandosi soltanto a fare una raccomandazione: che per le linee d'interesse militare, (vale a dire per la Faenza-Firenze, poichè per la Parma-Spezia credo che poco su poco giù potranno bastare i fondi assegnati) si vedesse di trovare un margine in questa somma di 50 milioni per far fronte alle maggiori spese. Noi ne abbiamo fatta soltanto una raccomandazione, per non metterci in diretto contrasto con dichiarazioni che il ministro aveva fatto alla Camera, e malgrado la considerazione che lo stato delle cose sarà alquanto mutato, dopo la pubblicazione di questa legge. Perchè invero il ministro dei lavori pubblici diceva: io non credo di poter ricorrere a quel fondo, perchè esso deve servire soltanto per le differenze di liquidazione e per la transazione di vertenze. Ma questo quando si tratta *de lege lata*, ma non *de lege ferenda*. Quando noi avremo approvato questa legge, quel fondo servirà oltre che per le differenze di liquidazione e per la transazione di vertenze, anche per le altre maggiori spese. E se questo fondo deve servire per le altre maggiori spese della succursale dei Giovi, io non vedo proprio perchè non possa servire anche per le maggiori spese della Faenza-Firenze. E qui si noti che, almeno per gli anni prossimi, un margine vi sarà in questo fondo dei 50 milioni, perchè non tutti i 36 milioni di cui noi autorizziamo eventualmente il pagamento per le diciannove linee della legge del 1887 verranno di fatto in pagamento in questi primi anni.

Dalla tabella che ci ha fornito il ministro, abbiamo veduto che sono appena 22 milioni che occorrono subito per pagare i debiti delle 19 linee della legge del 1887, gli altri 14 milioni sono tutti debiti da liquidarsi, sono cose molto lontane, e senza dubbio verrà il tempo di appaltare l'ultimo tronco della Faenza-Firenze prima che occorra di pagare tutte quelle somme a saldo delle 19 linee della legge del 1887. Pure rispettando la dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici circa gl'intendimenti suoi attuali, sono persuaso che egli, di cui conosco quanto sia alto il patriottismo, adotterà giorno per giorno quelle riso-