

zione di Civitanuova debba andare a carico della Cassa patrimoniale, ma bensì del servizio delle costruzioni; perchè questa stazione prima era solamente di transito della linea Bologna-Foggia, mentre, ora, invece, costruita la linea Fabriano-Macerata-Porto Civitanova, divenne stazione testa di linea. Quindi si è moltiplicato assai il movimento, e di qui la necessità di completare il progetto di costruzione della su accennata linea, anche coll'ampliamento di questa stazione che andava ad acquistare un movimento molto maggiore, una speciale importanza, a cui non si è preveduto nel primitivo progetto; nel quale non si è pensato nemmeno al bisogno della sua ampliamento.

Detto questo, rinnovo la preghiera che ho fatta all'onorevole ministro, perchè questa è una spesa d'impianto resa di assoluta necessità dalle nuove condizioni, dallo speciale movimento di quella stazione in relazione alle linee costruite.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genala.

Genala. Ringrazio per una parte delle sue dichiarazioni l'onorevole ministro, riconoscendo come, nell'animo suo, questa questione dell'Ispettorato sia assolutamente impregiudicata.

Però lo prego prima di toccare a qualche cosa di organico nell'Ispettorato di convincersi della necessità di tenere il ruolo unico amministrativo e tecnico, così come fu costituito fin dal principio ed il cui fondamento non fu mai mutato.

Fin dal principio il corpo fu organizzato, per le costruzioni e per l'esercizio, ma con l'intenzione di diminuire le costruzioni dirette e tenendo quindi il ruolo molto ristretto. Tutto il lavoro amministrativo viene fatto dall'Ispettorato, i lavori tecnici, invece, solo in piccola parte, per non ingrossare il nuovo corpo, essendo già grosso bastantemente quello del Genio civile, che costa circa otto milioni col suo personale straordinario senza contare gli straordinari addetti alle costruzioni.

Io mi sono detto: per esaminare le opere ferroviarie che si fanno direttamente dallo Stato pigliamo degli ingegneri del Genio civile, già addetti alle costruzioni.

L'onorevole Branca ha parlato di quella Commissione reale per la riforma dell'Ispettorato nominata dall'onorevole Finali, della quale io aveva l'onore di far parte.

Fu una Commissione singolarissima e sconclusionata, come io non ne vidi mai altra al mondo.

Una voce. Come tutte le Commissioni!

Genala. Come questa, nessuna; basti il dire che dopo la prima adunanza, forse perchè non si poteva ottenere quello che si desiderava, vi si ag-

giunse un terzo membro appartenente al Genio civile, mentre non ce n'era uno appartenente all'Ispettorato.

Fu discusso molto e vivacissimamente, come può immaginare la Camera, pensando ai membri, che componevano questa Commissione.

Quando si doveva discutere dell'ordinamento del Genio civile, la Commissione finì i suoi lavori senza nemmeno cominciare a parlarne. Allora fu proposto di nominare un relatore, il quale riferisse sul lavoro fatto. Cosa singolarissima, l'onorevole ministro d'allora si oppose alla nomina del relatore ed infatti nessun relatore fu nominato e nessuna relazione fu fatta.

Ora non vorrei che una Commissione così sconclusionata (diciamo la parola), avendo lasciato solo i verbali — essi sa come si fanno i verbali delle Commissioni — avesse fatto nascere nella mente dell'onorevole ministro una opinione diversa da quella, espressa da me in quella Commissione. Il mio concetto fu sempre che l'Ispettorato dovesse essere un corpo unico, come è adesso, e non ingrossarlo troppo, perchè le costruzioni adagio adagio diminuiranno. Ho fede che un bel giorno, quando avrete preso per le corna il problema delle costruzioni ferroviarie, e vedrete che razza di maggiori spese (si persuada l'onorevole ministro del tesoro, questi sono debiti latenti, maggiori che quelli delle Casse patrimoniali)...

Luzzatti, ministro del tesoro. E gli uni e gli altri.

Genala. ...che razza di maggiori spese si presenteranno, e comincerete a liquidare le gallerie della Faenza-Firenze una delle quali è costata quattro volte più del prezzo di appalto (24 o 26 milioni invece di 6) allora vedrete anche l'opportunità di sbarazzare lo Stato di queste costruzioni dirette.

Frattanto, comunque sia risolta questa questione, anche supponendo che vogliate continuare nella costruzione diretta delle strade ferrate, bisogna che la direzione sia unica, perchè chi costruisce le linee, bisogna che sappia come si esercitano. Quando voi ne fate due, come si è veduto in Francia ed in Italia, fate un dualismo con cui non si può più andare avanti. Infatti così in Francia come in Italia il sistema delle due direzioni fu dovuto abbandonare.

Ora da una direzione sola, perchè non tenete il ruolo unico?

L'onorevole ministro dice, io piglio i giovani ingegneri e li faccio per concorso entrare nel Genio civile; poi i migliori li mando all'Ispetto-