

E vengo ad un altro punto sul quale non cesserò mai di parlare e del quale mi ricordo d'aver fatto materia, un giorno, di una mozione, che poi fu colpita inesorabilmente da quella legge di decadenza, che abbiamo sanzionato nel regolamento.

Desidererei che, in mezzo a tanti studi ed a tanti lavori ferroviari che sono richiesti dal progresso economico del nostro paese, il quale si sviluppa meravigliosamente, vorrei che ella, onorevole ministro, si ricordasse un po' di quella povera Cenerentola che è la linea interna Genova-Spezia. Ella sa quante volte ne abbiamo dovuto parlare; ma mi sono formato la convinzione che o per la deficienza o per una qual certa forza repulsiva, dirò così, che possa avere l'oratore che sostiene la causa di quella linea, la causa stessa avrà un esito contrario a quello che gl'interessi che vi sono connessi richiederebbero. (*No! no!*)

NOFRI. È la linea che è repulsiva.

CAVAGNARI. La linea non è repulsiva.

NOFRI. Per le difficoltà che, a farla, s'incontrano.

CAVAGNARI. Guardate un po', onorevole ministro, se non fosse il caso, non dico di assumere impegni per cominciare domani la linea; ma di procedere a studi in proposito: perchè, una volta o l'altra, quella sarà una linea che s'imporrà e bisognerà farla assolutamente. Non voglio fare il profeta, ma non tarderà tempo, ripeto, che quella linea si imporrà, e bisognerà farla. Per ora non domando che questo: che il Governo voglia fare studi, per prepararsi ad ogni evenienza.

Intanto si vedrà il preventivo; si saggeranno tante notizie false od esagerate che si sono messe fuori; e, andando sul luogo, si vedrà che quella è una strada pianeggiante, non di montagna, la quale è ancora più breve, nel suo sviluppo, della litoranea e che è determinata da esigenze che s'impingono.

Onorevole ministro, non mi permetterò d'intrattenere più oltre nè la Camera, nè il Governo: perchè, come ho detto, sono in vista disegni di legge che riguardano la costruzione di nuove ferrovie.

Credo che l'attività del Governo non si fermerà lì, anche per quanto riguarda la viabilità comune; ed ho fiducia che l'opera del Parlamento e, più ancora quella del Governo saranno pari alle esigenze ed alle aspettative del paese.

Chiuderò con una raccomandazione sul modo di spendere.

Raccomando che, per quanto sia possibile, ciò che spendiamo, l'abbiamo a spendere bene: perchè, purtroppo dalle critiche severe, serie, che fa la Commissione del bilancio scaturiscono differenze fra preventivi e consuntivi, che poi giustificano quei tali residui!..

Vediamo di spendere bene questi milioni che ci servono per dare sviluppo all'economia del paese: perchè sappiamo come essi sono formati.

E per richiamare e per applicare questo principio alle sole spese ferroviarie, che pare abbiano più divagato verso una specie di finanza allegra, io chiudo il mio dire, associandomi alle considerazioni che vedo consegnate nella prima parte della relazione, dove si tratta di strade ferrate.

Qui si dice che le ferrovie sono considerate le vene entro le quali pulsa la vita della nazione. Siamo d'accordo: le ferrovie sono le vene entro le quali pulsa la vita della nazione; ma ricordiamo pure che in queste vene scorre il sangue del povero contribuente; quindi vediamo di contemplare l'una cosa coll'altra, perchè, se spenderemo bene, avremo due plausi: quello che verrà dall'accresciuta economia del paese e quello che verrà dalla propria coscienza di aver corrisposto bene alle aspettative del paese stesso, senza avere sacrificato d'avvantaggio il contribuente.

Non aggiungo altro. (*Approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

TOSCANELLI. Ho chiesto di parlare in questa discussione generale, perchè credo opportuno richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sopra una questione speciale, sopra un tema di alto interesse nazionale, quello delle nuove costruzioni ferroviarie; costruzioni che tanto interessano paesi e vallate, che aspettano da lungo tempo il vapore sul loro territorio, mentre concorrono a pagare le spese occorse per la grande rete di Stato, della quale usufruiscono solo indirettamente.

Nel 1905, come tutti sanno, si ebbe la maggiore rivoluzione in fatto di ordinamento ferroviario, col passaggio delle ferrovie dall'esercizio privato a quello di Stato. Ma nei trent'anni precedenti si era andata maturando un'altra rivoluzione, perchè, nei primi tempi, era lo Stato che costruiva le ferrovie e ne concedeva poi all'esercizio privato l'amministrazione, mentre, nel corso di trent'anni, siamo arrivati al sistema perfettamente opposto; lo Stato è diventato