

CLXXXIX.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 1901

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

## INDICE.

<b>Comunicazioni</b> della Presidenza (Corte dei conti, telegramma della Camera di commercio di Bari, nomina di una Commissione) <i>Pag.</i> 6821-37-78	
<b>Disegno</b> di legge ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	6824
Ferrovia di accesso al Sempione:	
CAMERA . . . . .	6871
CURIONI . . . . .	6825
DE ANDREIS . . . . .	6856
DE SETA . . . . .	6825-36
FALCIONI . . . . .	6846
GUERCI . . . . .	6359
GIUSSO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6861
LUCCHINI L. . . . .	6352
NOFRI . . . . .	6872
TEDESCO . . . . .	6839
ZANARDELLI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	6871
ZEPPA ( <i>vice-presidente della Giunta del bilancio</i> ) . . . . .	6824
<b>Domanda</b> di autorizzazione a procedere contro il deputato MIAGLIA ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	6838
Domanda di autorizzazione a procedere contro i deputati MALVEZZI e VENEZIALE ( <i>Approvazione</i> ) . . . . .	6821
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Processo verbale:	
TOALDI . . . . .	6823
Lavori parlamentari:	
AGNINI . . . . .	6877
CABRINI . . . . .	6875-76
D'ALIFE . . . . .	6876
GIOLITTI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	6876
ZANARDELLI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	6875-76
<b>Proposta</b> di legge ( <i>Scolgimento</i> ):	
Compilazione dei regolamenti:	
PANFANO . . . . .	6824
ZANARDELLI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	6824
<b>Votazione</b> segreta ( <i>Risultamento</i> ):	
Conversione in legge del Regio Decreto 5 aprile 1900, n. 126, aumento provvisorio dell'abbuono per la distillazione dei vini e provvedimenti a favore dei fabbricanti di spiriti di seconda categoria e dei fabbricanti di cognac . . . . .	6877

La seduta comincia alle 10.

Lucifero, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del giorno 13 dicembre, che è approvato. Legge inoltre il processo verbale della seduta del giorno 17 dicembre.

## Dichiarazioni sul processo verbale della seduta del 17 dicembre.

Toaldi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Toaldi. Quasi tutti i giornali e il resoconto sommario della Camera hanno assolutamente dato un'interpretazione errata, anzi contraria alle mie intenzioni, alle poche parole, da me dette ieri in principio di seduta.

Lungi da me il pensiero di voler richiamare il signor presidente all'osservanza del regolamento; io anzi approvai il provvedimento adottato di togliere la seduta in un momento, in cui gli animi erano assai concitati. Solo deplorai, e parlavo a nome di tanti altri colleghi, che improvvisamente, in un momento di così grande concitazione, fosse stata tolta la luce in questo ambiente. Io non facevo questione se il deputato sia padrone di casa, e che tolta la seduta, divenga soltanto ospite; ma siccome è tradizionale che l'ufficio dei questori da noi è rappresentato da gentiluomini perfetti, la mia meraviglia fu più grande quando vidi che ci si lasciava al buio.

Onorevole signor presidente, fino a tanto che una disposizione tassativa regolamentare non disponga che si lascino i deputati al buio fate che il brutto incidente di sabato non abbia più a rinnovarsi.

Voci. Vi erano ancora molte lampade accese!

Presidente. Io le esprimo il mio personale gradimento per le di Lei parole che mi sono pervenute così chiare ed esplicite.

Toaldi. Non si dica che io l'ho richiamata!

Presidente. Comprendo perfettamente; sarà dato atto nel processo verbale della sua dichiarazione.

Se non vi sono altre osservazioni, questo processo verbale s'intenderà approvato.

(È approvato).

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Giuliani, di giorni 3. Per motivi di salute, gli onorevoli: Lazzaro, di giorni 15; Marcora, di 10.

Se non vi sono osservazioni in contrario, questi congedi saranno concessuti.

*(Sono concessuti).*

**Comunicazioni.**

**Presidente.** Da Sua Eccellenza il Presidente della Corte dei Conti è pervenuta alla Presidenza la seguente comunicazione:

« In adempimento del disposto della legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto si onora di partecipare all'Eccellenza Vostra che nella prima quindicina del mese corrente non fu eseguita da questa Corte alcuna registrazione con riserva.

« Il presidente  
« G. Finali. »

**Svolgimento di una proposta di legge.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Pantano.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano per isvolgere questa sua proposta di legge.

**Pantano.** Onorevole presidente, la proposta di legge che ho presentata è così chiara e semplice, e credo anche nella coscienza di tutti, che non ho bisogno di illustrarla. Spero quindi che la Camera vorrà prenderla in considerazione.

*Voci.* La legga.

**Pantano.** La leggerò subito.

« Articolo unico: Nella compilazione dei regolamenti per l'applicazione delle leggi votate dal Parlamento dovranno esser chiamati a far parte della Commissione compilatrice i rispettivi relatori della legge alla Camera ed al Senato. »

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio, per dichiarare se consenta che si prenda in considerazione questa proposta di legge.

**Zanardelli,** *presidente del Consiglio.* Per consuetudine costante accetto che si prenda in considerazione. Non accetto però la proposta di legge.

**Presidente.** La Camera ha udito che il Governo non si oppone che sia presa in considerazione questa proposta di legge. Se non

vi sono osservazioni in contrario, si intenderà presa in considerazione la proposta medesima.

*(È presa in considerazione).*

**Domande di autorizzazione a procedere contro gli onorevoli Malvezzi e Veneziale.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Malvezzi per duello.

Il relatore della Commissione incaricata di riferire su questa domanda di autorizzazione a procedere, conchiude, in nome della maggioranza, proponendo che si accordi al magistrato la facoltà di procedere contro l'onorevole Malvezzi.

Se non vi sono osservazioni in contrario, le conclusioni della Commissione s'intenderanno approvate.

*(Sono approvate).*

Segue ora un'altra domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Veneziale per violazione di doveri inerenti ad un pubblico ufficio.

La Commissione conclude unanime, proponendo che l'autorizzazione stessa venga dalla Camera accordata.

Se non vi sono osservazioni in contrario, le conclusioni della Commissione s'intenderanno approvate.

*(Sono approvate).*

**Discussione del disegno di legge relativo alle convenzioni per la costruzione delle linee di accesso al Sempione.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione delle Convenzioni stipulate con l'Amministrazione provinciale di Milano; con l'Amministrazione comunale di Torino e con la Società italiana delle strade ferrate del Mediterraneo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, uno da Domodossola ad Arona e l'altro da Santhià, per Borgomanero, ad Arona.

La discussione generale è aperta.

**Zeppa,** *vice-presidente della Giunta del bilancio.* Onorevole presidente, manca il relatore, ma prenderò io, come vice-presidente della Giunta, le note per lui.

**Presidente.** Procediamo dunque nell'ordine del giorno: la facoltà di parlare sul disegno di legge spetta all'onorevole Curioni.

*(Non è presente).*

L'onorevole Curioni non essendo presente, perde il suo turno d'iscrizione.

Do quindi facoltà di parlare all'onorevole De Seta.

**De Seta.** Onorevoli colleghi, premetto una dichiarazione. E la dichiarazione è questa: in tutto quanto dirò io in rapporto al progetto...

*(Entra nell'Aula il deputato Curioni).*

Poichè è venuto l'onorevole Curioni, se egli desidera parlare gli cedo la mia iscrizione.

**Curioni.** Onorevole presidente, il collegà De Seta gentilmente mi accorda la precedenza.

**Presidente.** Ma io ho già concessa la facoltà di parlare all'onorevole De Seta, poichè Ella non era presente.

**De Seta.** Io non mi oppongo.

**Curioni.** Nell'ordine del giorno vi era iscritta la votazione segreta: perciò ho tardato.

**Presidente.** Ma, onorevole Curioni, Ella sa che la Camera è sempre padrona d'invertire il suo ordine del giorno.

Basta, parli, ora è finito: tutto è bene quello che finisce bene. *(Si ride).*

**Curioni.** Onorevoli colleghi! Nell'atto di esaminare questo disegno di legge rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici una preghiera, ed è che egli voglia credere che le critiche, che io non risparmierei al disegno di legge stesso, possono essere il frutto di erronei preconcetti, ma di piena buona fede, come l'animo mio è come sempre disposto al più alto ossequio; alla retitudine delle intenzioni dell'onorevole ministro proponente. Tanto che io sono convinto, e sinceramente convinto, che se io riescissi mai a persuaderlo che nelle Convenzioni che egli oggi presenta all'approvazione della Camera non fossero sufficientemente tutelati i diritti e gli interessi dello Stato, egli per il primo se ne ricrederebbe. E mi affida in questo convincimento: prima di tutto perchè il ministro dei lavori pubblici è il conte Giusso e poi perchè egli stesso (è mio debito dichiararlo) mi ha fornito con piena lealtà gli elementi che mi serviranno principalmente alla critica di questo disegno di legge, e perchè è d'altra parte notorio che noi dobbiamo a lui se questo disegno di legge passa oggi per il controllo della Camera dei deputati, anzichè di traverso per la via di un Decreto Reale.

Fatte queste dichiarazioni, il ministro e

la Camera mi consentiranno che io parli senza reticenze.

Il disegno di legge in discussione concerne due Convenzioni per concessione alla Mediterranea di due distinte ferrovie, la prima delle quali è la Santhià-Arona per Borgomanero, di 68 chilometri, e la seconda è la Arona-Domodossola per Feriolo, di 56 chilometri. La prima di queste ferrovie, la Santhià-Borgomanero a cui fu poi aggiunto un breve tronco di complemento ritenuto da tutti necessario, il tronco Borgomanero-Arona, non è una ferrovia nuova, ma è una ferrovia stabilita dalla legge del 3 agosto 1898, con la quale veniva approvato il trattato italo-svizzero per l'apertura del valico del Sempione. Dice la relazione che precede questo disegno di legge, e dicono gli atti parlamentari di oltre venti anni, che questa ferrovia doveva rappresentare una doverosa indennità per Torino ed il Piemonte, una volta che fosse aperto il nuovo valico alpino, non tanto come linea di congiunzione a quel valico, ciò che volgarmente si crede, ma anzi, tutto all'opposto! per indennizzare Torino ed il Piemonte dei nuovi danni che avrebbero risentiti dall'apertura del valico stesso.

L'apertura del Gottardo tolse al Cenisio e quindi al transito per Torino e per il Piemonte oltre i due terzi del suo traffico; l'apertura del Sempione, valico intermedio tra il Cenisio a sinistra di chi contempla la corona delle Alpi ed il Gottardo a destra, avrà indubbiamente questo effetto, di assorbire nella sua sfera di azione un'altra porzione specialmente del traffico del Cenisio.

Ora i maggiori uomini piemontesi preoccupati, che un giorno, inevitabile sarebbe stata l'apertura del Sempione, domandavano insistentemente che in quel giorno, fosse ridata a Torino ed all'Alto Piemonte la clientela delle loro antiche vallate, la quale, per le tre linee discendenti Varallo-Domodossola-Arona tutta concentravasi artificiosamente a Novara, nella sfera dell'influenza della capitale lombarda; poichè ognuno sa, che Novara dista da Milano soltanto 50 chilometri, mentre ne dista esattamente 100 da Torino. Questo, o signori, è stato sempre intuito dover essere la precipua funzione della Santhià-Borgomanero; e in modo secondario e quasi trascurabile soltanto, quello di abbreviare anche l'accesso di Torino e dell'Alto Piemonte al valico non desiderato ma temuto.

Il Piemonte e Torino, per accedere all'Europa occidentale, non andranno al Sem-

pione aumentando di un centinaio di chilometri il percorso, ma continueranno a passare pel Cenisio; e se vogliono accedere all'Europa centrale, non passeranno dal Sempione che non è neanche allacciato con l'Europa centrale, ma passeranno dal Gottardo.

Comunque la linea da Santhià a Borgomanero col complemento di Arona è sancita dalla legge del 3 agosto 1898, e il Governo ha il dovere, per quella legge, di farne la concessione, come ne avrebbe il diritto a termini della legge comune sulle concessioni delle ferrovie all'industria privata, perchè non è una ferrovia parallela, non è una ferrovia concorrente, non può essere una ferrovia di gran traffico; tanto vero che la Mediterranea la costruisce e la città di Torino lo ha consentito ad onta di vivissime proteste delle popolazioni più interessate, con un solo binario, e la costruisce non secondo il tracciato dell'ingegnere Giambastiani, ma, per vie tortuose, risalendo al piano di Romagnano e discendendo a Borgomanero. Dunque si tratta di una linea portata da una legge speciale obbligatoria, si tratta di una linea che poteva il Governo concedere col sussidio chilometrico di lire 5 mila, senza neanche disturbare il Parlamento; dunque il Parlamento non può onestamente opporvisi.

Si dirà: ma così stando le cose perchè il Governo ha chiesta questa sanatoria? E rispondo: per una ragione che torna in lode del Governo, ed è questa. A' termini della legge del 1865 sulle opere pubbliche, le ferrovie devono essere riscattate in base di una percentuale ragguagliata al prodotto medio dell'ultimo quinquennio. Il Governo ha voluto introdurre una clausola, per effetto della quale esso possa (col consenso del Parlamento, intendiamoci bene) riscattare eventualmente questa linea nel 1905, allo scadere delle Convenzioni. Nel 1905, per quanto costruita velocemente, la nuova linea non può essere abbia già avuto cinque anni di esercizio, e quindi ci sieno gli elementi per determinare il prezzo di riscatto. Non altro che per questo (e l'onorevole ministro dei lavori pubblici lo ha accennato nella sua relazione) non altro che per questo egli ha creduto di sottoporla al voto della Camera.

Ora io domando: potremo noi negare il nostro voto alla approvazione di questa Convenzione, che ci viene innanzi unica-

mente perchè il Governo vi ha inserito una clausola favorevole allo Stato? A me pare che sarebbe un controsenso il negare oggi il nostro voto a questa legge; sarebbe un violare quel sacro impegno, che noi abbiamo preso verso la nobile regione del Piemonte e la nobilissima città di Torino. (*Bravo!*)

Altra cosa, onorevoli colleghi, è a dirsi della ferrovia da Arona a Domodossola per Feriolo e della relativa Convenzione. Questa ferrovia non è portata da nessuna legge speciale; non ne parlano le due leggi sulle ferrovie complementari del 29 luglio 1879 e del 20 luglio 1888; non ne parla, in modo assoluto, la legge 3 agosto 1898, approvante il trattato italo svizzero per l'apertura del Sempione.

A questo proposito fermiamo un momento la nostra attenzione su questo fatto negativo che la Convenzione italo-svizzera non ne parla; mentre parla ed impone al Governo italiano la costruzione di un'altra linea, che è la Iselle-Domodossola.

Perchè la Svizzera ha posto come condizione all'apertura del valico alpino, perforato a sue spese, che il Governo italiano dovesse provvedere alla costruzione della ferrovia Iselle-Domodossola? Perchè evidentemente la Confederazione elvetica non si disponeva a sprecare 60 o 70 milioni per l'apertura del valico alpino, quando questo non si trovasse poi convenientemente allacciato alle ferrovie italiane, così da avere ad Iselle lo spettacolo che abbiamo oggi, a scartamento ridotto, dirò così, a Vievola, dove, dopo l'apertura della galleria del Colle di Tenda, costata circa 25 milioni allo Stato, la ferrovia si ferma in un paesello di 255 abitanti in mezzo alle montagne.

Questo non fa piacere all'illustre nostro collega Biancheri, ma è così.

La Svizzera dunque impose, e ne aveva ben diritto poichè essa sosteneva la immane spesa del valico alpino, che le nostre ferrovie vi fossero coordinate in modo da smaltire tutto il traffico che da quel valico si poteva sperare.

Ebbene, o signori, credete voi che la Svizzera abbia sentito quell'urgente bisogno che da due anni si fa sentire, segnatamente sui giornali, di far costruire anche una ferrovia Arona-Domodossola per Feriolo? Ma neanche per sogno.

Qui alla Camera si è discusso a lungo quando si trattò di approvare la legge del Sempione, ma nessuno portò innanzi la ne-



cessità di raddoppiare nè, molto meno, di decapitare la linea di accesso al Sempione, ora esistente, Novara-Domodossola.

La linea Arona-Domodossola per Feriolo, non è dunque sostenuta da veruna legge speciale.

Che se si bada alla Convenzione per la sua concessione alla Mediterranea, vi si ribella e la legge generale e il senso comune. Invero secondo il senso comune, come può giustificarsi la concessione di una linea di grande traffico, di una linea di carattere internazionale, come dovrebbe diventare questa linea Arona-Domodossola per Feriolo, all'industria privata? Ma all'industria privata si concedono le linee di carattere locale, non quelle di carattere nazionale, meno che mai le linee di carattere internazionale! Ed io potrei qui citare l'autorità dei maggiori uomini competenti in questa Camera, che hanno costantemente sostenuto questa tesi.

Quanto alla legge generale, il Reale Decreto 25 dicembre 1887 e la legge 30 giugno 1889, che sono le leggi organiche per la concessione delle ferrovie all'industria privata e per i sussidi chilometrici, vietano in modo reciso, che lo Stato possa concedere alla industria privata le ferrovie parallele e concorrenti non solo alle reti dello Stato, ma anche alle ferrovie private. Ed è giusto: una ferrovia parallela e concorrente, quando sia costruita in condizioni per poco migliori, ha per effetto immediato di annullare la ferrovia costeggiata.

Ora sapete, o signori, quale sarà l'effetto immediato della costruzione della ferrovia Arona-Domodossola per Feriolo, segnata con le disposizioni tendenziose della Convenzione, che obbligano (quasi non fosse un immenso vantaggio per la Mediterranea) di concentrare in Arona tutto il traffico che si irradia da ogni parte d'Italia, all'ovest dal Piemonte, al sud dal porto di Genova, all'est da Milano e quindi da Piacenza e da tutta la linea Adriatica? L'effetto immediato di questa clausola, che sembra un peso, come sta scritto nella relazione, e che è invece un enorme vantaggio per la Mediterranea ed un enorme danno per lo Stato, è questo: che tutto il traffico, che viene dal Piemonte con la linea Santhià-Borgomanero-Arona si concentrerà in quest'ultima stazione; quivi si concentrerà pure tutto il traffico da e per il porto di Genova per la linea Genova-Mortara-Novara-Arona, come

il traffico che da e per l'Oriente con la Milano-Arona convergerà ad Arona e di là tutto indistintamente questo traffico, salendo e scendendo dal Sempione, percorrerà la nuova linea. E la linea parallela Novara-Domodossola, di 90 chilometri, costata circa cinquanta milioni allo Stato (che finora fu passiva e che lo è ancora oggi sebbene in questo momento vi ferva un lavoro straordinario, perchè su di essa deve passare tutto il movimento che si produce per la costruzione del tunnel del Sempione e per la costruzione della Iselle-Domodossola) la Novara-Domodossola, dico, costruita per effetto della legge del 1879, n. 3, tabella B, (badi bene l'onorevole relatore, che nella sua relazione dice, che è una linea di carattere locale, citando parole nobilissime, ma molto improprie, pronunziate in quella occasione dall'onorevole Grimaldi) portata dalla tabella B, n. 3 della legge 29 luglio 1879 con questa intitolazione: « linea d'accesso al Sempione: Gozzano-Domodossola; » ebbene, questa linea, costruita colla etichetta ufficiale di linea di accesso al Sempione, sarà inutilizzata; e così proprio nel giorno in cui tale valico alpino sarà aperto e quindi la linea comincierebbe ad essere effettivamente fruttifera la Mediterranea l'esproprierà ed il Governo pagherà alla medesima 5000 lire al chilometro, e questo sarà il prezzo della espropriazione.

Ecco l'effetto immediato; ma c'è anche un effetto mediato, onorevoli colleghi, e non sarà meno grave.

Io ho detto, e voi lo intuite, che il valico del Sempione più che del traffico proprio, che indubbiamente sorgerà, è destinato però a vivere di rapina sui due valichi laterali assorbendo una notevole parte della zona che ora è condivisa dal Cenisio e dal Gottardo.

Sicchè, concentrando sulla nuova ferrovia che si vuole concedere alla Mediterranea, tutto il traffico che verrà dal Sempione, non solamente la Mediterranea stessa eserciterà una concorrenza diretta ed esiziale alla linea Novara-Domodossola, ma assorbirà una notevole parte di quel traffico che oggi passa sulle linee Torino-Bardonecchia-Milano-Monte Ceneri-Bellinzona e Novara-Luino. E noi paghiamo 5,000 lire al chilometro perchè la Mediterranea ci renda questo po' po' di servizio!

Ma a questo punto vengono le accuse alla Novara-Domodossola largamente illu-

strate nella relazione della Commissione parlamentare. Si dice: ma che ne volete fare di questa ferrovia Novara-Domodossola? Essa è inetta allo svolgimento e allo smaltimento di qualunque traffico importante. Però questo si dice genericamente, perchè le prove non furono mai date. Avrete visto tante volte stampato che questa linea ha pendenze eccessive, che ha curve che paiono serpi, come dice l'onorevole relatore, (*Si ride*) che ha rettifili fra le curve che sono brevissimi, che non ha i piani delle stazioni sufficienti, che non può consentire che una velocità men che discreta per i famosi treni internazionali; ma tutte queste accuse non sono mai state dimostrate. Ebbene, con gli elementi che mi sono stati consegnati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; con gli orari delle ferrovie che voi potete avere sott'occhi ogni momento, senza disturbare l'onorevole ministro, come ho dovuto fare io, insistentemente (perchè, malgrado la sua buona volontà, ho avuto molta difficoltà ad avere questi elementi); col quadro (anche questo è documento ufficiale) della velocità che la Mediterranea impone ai suoi agenti, io mi accingo a dimostrarvi a che cosa si riducono le generiche censure.

Le pendenze sono eccessive, dice la relazione. D'assoluto, a questo mondo, io credo che non ci sia niente; e quindi bisognerà pur procedere con qualche termine di confronto; ed io piglierò per termine di confronto, se la Camera lo consente, qualche linea dello Stato; l'accesso al Cenisio, l'accesso al Gottardo, con la famosa linea del Monte Ceneri, e gli accessi ai valichi appenninici, dove passa il 77 per cento del traffico che percorre sulle linee italiane. Vediamo se proprio questa linea si trovi in condizioni tali da meritare le aspre censure che, da due anni segnatamente per opera della Mediterranea, si vanno diffondendo.

Sulla Milano-Chiasso-Monte Ceneri-Airolo abbiamo pendenze, parlo solamente di quelle superiori al 10 per mille, perchè ognuno sa che di pendenze superiori al 10 per mille è desiderabile che le ferrovie non ne abbiano; e quando si parla di virtualità, in contrapposto alla realtà del percorso, le pendenze inferiori al 10 per mille sono di regola trascurate... (*Interruzione dell'onorevole De Andreis*).

Parlerò delle pendenze grosse, onorevole De Andreis, ben felice che Ella, tecnico, mi

interrompa, che sulla linea Milano-Chiasso-Monte Ceneri-Airolo sono superiori al 10 per mille...

**Luzzatto Riccardo.** Non se ne può fare a meno: ci sono montagne.

**Curioni.** Abbiate pazienza un momento: ci sono montagne da per tutto.

Se mi sbaglio, desidero, anche in questo, d'essere rettificato dall'onorevole De Andreis, che è illustre ingegnere e, per giunta, lombardo. (*Si ride*). Perchè è vero che l'onorevole Guerci mi ha un po' aiutato nella raccolta di questi dati; ma egli potrebbe anche essersi sbagliato.

Or bene, su questa famosa principale linea di accesso al Gottardo, caldeggiata ed ottenuta da Milano, vi sono 57 chilometri, con pendenze superiori al 12 per mille, e che raggiungono credo anche il 20, il 21, il 22 per mille, di cui 11 chilometri, 118 metri e centimetri 39 (*Si ride*) percorrono in galleria.

Sulla Novara-Domodossola, invece, dove ci sono quelle grandi pendenze di cui parla la relazione, sapete quanti chilometri ci sono con pendenza superiore al 12 per mille? Otto; ed il massimo della pendenza non è del 20, nè del 21, nè del 22, come sulla linea Chiasso-Bellinzona, ma del 16.50 per mille ed in un sol tratto di poco più di tre chilometri. Non un centimetro di galleria del resto su novanta chilometri di percorso.

Queste sono le maggiori pendenze; ma andiamo a cercare un momento il Cenisio e le linee dei Giovi, molto, ma molto più importanti dei valichi alpini e delle loro illusioni, come le chiamava l'onorevole Luzzatti nel suo aureo libro stampato, a richiesta della Camera di commercio di Venezia, tanti anni fa, e che forse egli ha dimenticato (*Si ride — Interruzioni*).

**Luzzatti Luigi.** Nel 1887.

**Curioni.** Pochi giorni or sono parlando dei provvedimenti di Napoli ed interrompendo il suo interruttore di dietro (*Si ride*), Ella, con uno slancio oratorio, senza nessuna dimostrazione questa volta, onorevole Luzzatti, ha consentito la costruzione delle linee del Sempione; dimenticando io credo il suo libro, perchè altrimenti avrebbe proceduto col piede di piombo prima di dichiarare il suo estemporaneo entusiasmo.

Sulla Torino-Bardonnecchia che è la linea di accesso al Cenisio le pendenze sono anche maggiori, vanno dal 12 al 29 per mille, con 26 gallerie, con un percorso di metri 8,066.44.

Quanto ai valichi dei Giovi, sull'antica linea Genova-Pontedecimo-Busalla, si raggiunge il 35 per mille a cielo scoperto e 29 in galleria per circa 20 chilometri; trattasi di una linea vecchia e lasciamola morire.

Se non che sulla nuova linea Ronco-Mignanego il massimo della pendenza è eguale a quello che si ha sulla ferrovia Domodossola, cioè del 16, ma vi è la grande galleria da 10 a 12 chilometri, mentre sulla Novara-Domodossola non vi è, come ho detto, un solo metro di galleria, e lo ripeto perchè i tecnici insegnano che a parità di inclinazione una linea a cielo scoperto è sempre in condizioni molto più potenziali di una linea frastagliata da gallerie.

Dunque quanto alle pendenze, mi par proprio che questa linea non si trovi in condizioni pessime, ma che si trovi in condizioni molto ma molto migliori delle linee dei valichi alpini e dei valichi appenninici.

Veniamo alle curve; quelle curve che paiono serpi! Qui l'onorevole relatore ha avuto proprio torto. Io vorrei, se egli fosse disposto ad accettare un mio modesto consiglio, che andasse a fare una gita su quella linea, che forse egli non ha mai visto o ha visto cogli occhiali affumicati.

**De Andreis.** Ci sono i tracciati.

**Curioni.** I tracciati vanno bene per voi, ingegnere; e del resto io porterò oggi la Camera non sulla linea ma sui tracciati. E anche qui giova procedere per confronti con linee della più grande importanza e che nessuno pensa a sostituire.

Nella linea Milano-Monte Ceneri-Airolo si incontrano 144 (dico centoquarantaquattro) curve con uno sviluppo di metri 30,036.34 aventi un raggio inferiore a 400 metri, mentre tutti sanno che una ferrovia per essere in buone condizioni, deve avere curve d'un raggio almeno di 400 metri. Orbene, sulla Novara-Domodossola nessuna curva ha meno di 400 metri di raggio. Dove sono le serpi? (*ilarità*). Risponda l'onorevole relatore, io lo sfido a smentirmi...

**Nocito, relatore.** A suo tempo.

**Curioni.** ... e chiami pure a suo alleato l'onorevole De Andreis (*ilarità*). Non una sola curva, dunque, che abbia un raggio minore di 400 metri, mentre poi le due linee di accesso al porto di Genova hanno curve con raggio fino a 300 metri: e i confronti valgono anche per le curve, non si può seriamente venire a dire che la linea

Novara-Domodossola si trovi in condizioni pessime o non buone.

Assicuro inoltre la Camera che per i rettifili tra le curve, e per le stazioni, quest'ultima linea si trova in condizioni molto ma molto migliori delle altre che ho ricordate e mi limito ad affermarlo perchè non intendo di far perdere tempo alla Camera leggendo qui i dati ufficiali che, con una lettera cortesissima, mi sono stati comunicati dall'onorevole Giusso. E vengo a parlare delle velocità.

Anche qui la relazione si scatena contro la Novara-Domodossola che dice non suscettibile di dare ai treni diretti internazionali quella velocità che dai medesimi giustamente si richiede. Ma io ho sott'occhio il quadro numero 28 delle strade ferrate del Mediterraneo che contiene le istruzioni, più o meno segrete, che la Società dà ai suoi agenti. Orbene, udite quali siano le velocità alle quali possono essere spinti i treni sulla Novara-Domodossola, tenendo conto che, disgraziatamente, non abbiamo ora su quella Cenerentola che treni merci ed omnibus.

Da Novara a Vignale la velocità può essere spinta fino a 75 chilometri: poi sopra altri punti può essere spinta, a 70, ed a 65 chilometri: in un solo tratto di appena tre o quattro chilometri la velocità è limitata a sessanta.

Notate, lo dichiaro subito perchè non mi si faccia lo stesso appunto che mi si è opposto negli Uffici, che questa non è la velocità che si adotta o si può adottare normalmente: ma anche facendo una tara del 10 per cento la media sarà sempre di settanta chilometri all'ora. Ora volete sapere qual'è la velocità della famosa linea del Gottardo sulla quale passano treni velocissimi? Al massimo quarantaquattro chilometri per i treni ascendenti; e i discendenti, i quali naturalmente corrono di più, non arrivano oltre i quarantanove chilometri; nemmeno quando vanno a rotta di collo. (*Commenti*).

Mi pare che da quarantanove a settanta chilometri ci sia ancora un bel margine, e mi pare che perciò non si possa dire così alla leggera che sulla Novara-Domodossola i treni non possano essere spinti a grandi velocità. Gli onorevoli Giusso e Lacava, che hanno voluto onorare questa linea di una loro visita, hanno potuto accertare che i treni correvano abbastanza bene.

Ma vi è poi un'altra obiezione di carattere capitale. La relazione dice che con la

linea per Arona si abbrevieranno enormemente i percorsi da e per il Sempione, e che così se ne avvantaggerà tutta l'Italia e persino il porto di Brindisi. Oh! illusioni dei valichi alpini dell'onorevole Luzzatti! Pensare che anche il porto di Brindisi riceverà dall'Arona-Domodossola, una volta surrogata alla Novara-Domodossola, tanto profitto, cosicchè sarà necessario, e di ciò già si parla, un doppio binario sino a Brindisi!

**Nocito, relatore.** Lo ha detto lui stesso.

**Curioni.** L'ho detto pel valico del Sempione, non per la ferrovia di Milano. Voglio ammettere che realmente l'apertura del Sempione avrà per effetto di agglomerare all'imbocco nord della galleria tutto il traffico immaginabile; facciamoci pure questa grande illusione. Ma una volta che tutte le merci si saranno agglomerate all'imbocco nord, come faranno a venire a Domodossola? Intanto sotto il tunnel del Sempione si fa una sola galleria a sezione completa per la posa di un unico binario e con la diminuzione enorme di potenzialità che sarà l'effetto di un percorso sotterraneo di 19,800 metri: si predispose, è vero, una galleria parallela con un interstizio di venti metri dall'altra; ma questa seconda galleria è a semplice calotta ed a piccola sezione, e non sarà ridotta a grande sezione e dotata di un secondo binario se non quando la Confederazione svizzera, che non precipita le cose come noi, si sarà persuasa che il traffico del Sempione merita questa nuova spesa.

Ma, andiamo avanti e supponiamo in assurda ipotesi che tutta quell'agglomerazione di traffico non si fermi all'imbocco nord, ma venga proprio giù all'imbocco sud. Ed allora che cosa ne faremo di questo immenso traffico? Bisognerà bene che lo facciamo passare sulla Iselle-Domodossola, se deve venire a Domodossola per percorrere poi la grande linea che si deve costruire!

Ora sapete voi con quali criteri tecnici ha proceduto il Governo italiano di due o tre anni fa (che non si era montato la testa con l'Arona-Domodossola e la necessità di un doppio binario per annullare la linea dello Stato) immaginando quello che poteva essere e che sarà il traffico iniziale del Sempione non fosse altro per il fatto di un solo binario sotto il grande tunnel? Ha ordinato una ferrovia avente per intanto un

solo binario con la pendenza costante del 25 per mille. (*Interruzioni*).

Ammetto che sia per forza, ma voi fate venire la merce per amore? (*Si ride*). Più di quello che passa non passa. Io non discuto se ci sia o no la forza: dico che sulla Iselle-Domodossola non potrà passare se non quel traffico che comporta la sua potenzialità.

Stiamo nella questione e intendiamola bene. Ma immaginatevi, o signori, che a Iselle noi avessimo una derivazione d'acqua di cento litri al minuto secondo, che facesimo un tubo della portata di cento litri al minuto secondo fino a Domodossola, e che poi a Domodossola venisse fuori un ingegnere geniale e proponesse, per aumentare l'acqua, d'aumentare il tubo... (*Si ride*) Che cosa direste?

Così è. Noi non possiamo aumentare il traffico a Domodossola; bisogna che smaltiamo quello che c'è; e se la potenzialità di Iselle è uno, noi possiamo dividere su due, ma non abbiamo la necessità di due. Ora pretendete forse che la Novara-Domodossola abbia una potenzialità minore della Iselle-Domodossola? Questo no; dunque non vi è la necessità di un'altra linea. Stiamo a vedere che cosa verrà da questo valico alpino; e quando la Svizzera si deciderà a fare il secondo binario (e ci vorranno due anni e mezzo secondo la clausola stipulata con la Compagnia, poichè si tratta di fare una galleria, che è perforata soltanto in piccola parte, e lunga oltre venti chilometri), allora noi avremo tutto l'agio di fare il nuovo binario e di studiarlo anche meglio, perchè fra altro il progetto che oggi discutiamo e trattasi di approvare, è di semplice massima, come più oltre vi dirò.

Fra l'altro, giorni fa, in un solenne comizio tenuto a Gozzano, è venuto fuori un progetto completo di una nuova linea da farsi (quando sarà necessario, non adesso), fra Gozzano-Anzola-Piè di Molera e Domodossola, che avrebbe condizioni di tracciato molto migliori, pendenze minori, curve minori e distanze minori, e il preventivo della spesa è di 17 milioni 250 mila lire, cioè poco più della metà dei 28 milioni che sono riconosciuti dovuti alla Mediterranea in caso di riscatto per la linea che essa propone. Avremo tutto il tempo per studiarla meglio.

Ma la relazione parla della urgenza della linea di Arona anche per abbreviare il per-

corso. A questo proposito io ho qui un quadro dimostrativo delle reali abbreviazioni che la nuova linea porterebbe per gli accessi al Sempione.

Cominciamo da Milano; prendo tre soli punti cardinali: est, sud e ovest poichè il nord sbocca in Svizzera e non ci riguarda. Orbene da Milano al Sempione per la linea attuale Milano-Novara-Domodossola il percorso è il seguente: da Milano a Novara 50 chilometri, da Novara a Domodossola 90 chilometri, totale 140 chilometri. Veniamo al percorso che avrà la linea Milano-Arona-Domodossola quando e se sarà costruita: Milano-Arona 67 chilometri, Arona-Domodossola 56 chilometri, totale 123 chilometri; beneficio per Milano da 16 a 17 chilometri. Sono esatto e dico sempre la verità.

**Guerci.** Meno che quando stai in Tribunale! (*Si ride*).

**Curioni.** Questo è un altro affare. Allora difendo la causa e non la verità. (*Si ride*). Io non nego che il traffico del Sempione debba portare un discreto contributo a Milano; ma sostengo che il punto principale a cui dobbiamo mirare soprattutto è Genova. Ebbene chi da Genova vuole andare al Sempione, o passi per la linea vecchia o passi per la nuova deve convergere a Novara; quindi trascuriamo la distanza Genova-Novara, perchè non cangia.

Il traffico, che vada o venga dal porto di Genova, se percorre la linea vecchia deve compiere novanta chilometri, se percorre la linea nuova deve andare ad Arona. Guardi, onorevole relatore, che Ella ha commesso uno sbaglio nella relazione: deve andare ad Arona non a Borgomanero; sarà forse uno sbaglio tipografico! (*Si ride*). Dunque da Novara a Domodossola, linea vecchia, novanta chilometri; da Novara a Domodossola, linea nuova: da Novara ad Arona, trentasette chilometri, da Arona a Domodossola, cinquantasei chilometri, totale novantatré chilometri. Dove è questa abbreviazione, onorevole relatore?

Qui ci sono tre chilometri perduti per la strada. (*Si ride*).

Ma via: c'è anche il Piemonte, c'è anche Torino, e appunto si costruisce secondo lei, non per me, la linea Santhià-Borgomanero-Arona, come linea di accesso al Sempione. Ebbene, udite la facezia che si fa al Piemonte ed alla sua metropoli. Da Torino chi vuole andare al Sempione deve in ogni caso convergere a Santhià, collegio dell'onore-

vole collega Pozzo; dunque lasciamo stare il percorso Torino-Santhià. Ora colla linea vecchia da Santhià a Borgomanero, chilometri cinquantadue; da Borgomanero a Domodossola, chilometri quarantanove; totale chilometri centuno. Linea nuova: Santhià-Arona, chilometri sessantacinque; Arona-Domodossola, chilometri cinquantasei; totale chilometri centoventuno. Venti chilometri di più di percorso per avvicinare Torino al Sempione, onorevole relatore! (*Si ride*).

**Nocito, relatore.** Eppure i torinesi la vogliono!

**Curioni.** Lo so, ma ci sono misteri che sono inesplicabili.

**Nocito, relatore.** Li sveli!

**Curioni.** Non ho voglia di farmi applicare la censura! (*Si ride*).

**Presidente.** Continui, onorevole Curioni.

**Curioni.** Ben diceva l'onorevole Tedesco nella discussione del bilancio dei lavori pubblici queste memorabili parole: « La Mediterranea è attaccata da forte febbre, contagiosa per le popolazioni e pericolosa per la finanza dello Stato. Ho questa convinzione profonda che essa insidia l'erario dello Stato (*Commenti*), e potrei darne la prova » Io credo, onorevoli colleghi, che una parte della prova ve l'ho data io.

*Una voce.* L'altra parte la darà lui!

**Curioni.** Forse l'onorevole Tedesco, oggi che ha le mani libere, darà altre prove.

**Tedesco.** Ne avrei, ma non le darò. (*Interruzioni*).

**Curioni.** Io non ho fatto insinuazioni, ho citato dei fatti.

**Presidente.** Onorevole Curioni, non raccolga le interruzioni.

**Curioni.** Ma a questo punto viene un'obiezione capitale: ma voi che non siete tecnico, come osate censurare così feroce-mente la linea Arona-Feriolo-Domodossola, che ha avuto niente di meno che il voto della Commissione dei Cinque nominata da Sua Eccellenza Saracco, presidente del Consiglio dei ministri, con decreto del 16 gennaio 1901, esautorando un pochettino, mi consenta l'onorevole Branca che glielo dica...

**Branca.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Curioni.** ... perchè credo che ridondi a suo onore, esautorando un pochettino l'onorevole Branca? La famosa Commissione nominata da Sua Eccellenza Saracco, con decreto 16 gennaio 1901, ha pure ritenuto che

questa ferrovia era necessaria, era utile, era quasi urgente... (*Interruzioni*).

Aspettate un momento che adesso viene la Conca Aquilana! (*Si ride*) Ma prima di tutto c'è un detto, non so se sia biblico od evangelico, che dice che non si deve tentare neanche domine Dio!

*Una voce.* Il diavolo l'ha tentato.

**Curioni.** È appunto al diavolo che si è detto di non tentare Dio! Dunque, quando si nomina una Commissione di cittadini, bisogna che siano imparziali, che non abbiano interessi opposti da tutelare; non bisogna tentare Dio, ripeto la parola, perchè anche lui è soggetto a peccare quando è tentato. (*Oooh!*) Lo dice il Vangelo, non lo dico io!

**Presidente.** Non facciamo discussioni teologiche.

**Curioni.** Era un dovere imprescindibile lo scegliere una Commissione che fosse imparziale; ora, con tutto il rispetto che devo all'alta rispettabilità di questi signori, permettete solo che li nomini.

Non voglio far altro che nominarli: senatore Borelli, senatore Colombo, ex deputato di Milano, signor Oliva direttore generale della rete Mediterranea e due alti impiegati, i quali naturalmente dovevano interpretare quello che poteva essere il desiderio del loro capo provvisorio, non del loro capo permanente che era l'onorevole Branca, ma di colui che aveva avvocato a sé una porzione del Ministero dei lavori pubblici.

Orbene questa Commissione nominata il 16 gennaio si radunò il 21 gennaio, nominò presidente e relatore l'onorevole senatore Colombo.

**Guerci.** Figurati! (*Si ride*).

**Curioni.** ... il quale il giorno 27 di gennaio, sei giorni dopo, aveva bell'e fatto la sua relazione e la rassegnava a Sua Eccellenza l'onorevole Saracco.

Progetti nessuno, notate bene, perchè non è fatto neanche oggi il progetto definitivo...

**Nocito, relatore.** Ma se esiste.

**Curioni.** Onorevole Nocito, non sa Ella che solo con decreto dell'11 novembre scorso la Mediterranea fu autorizzata a compilare il piano definitivo? Lo domandi all'onorevole Giusso. Ella non lo sa: lo so che non lo sa (*Si ride*), ma lo domandi all'onorevole Giusso.

Dunque in sei giorni. Domeneddio ne ha messi 7.

*Una voce.* Sei: il settimo si è riposato.

**Curioni.** Non accesso sul luogo, non piani fatti, perchè, ripeto, non sono fatti neanche oggi i piani definitivi. Tanto è che non si è potuto misurare la linea e la Convenzione dice: « secondo le misure che saranno fatte. »

E, sapete, nonostante questa combinazione di fatti, di cose e di nomi, quale sia stata la risposta che ha dato la Commissione a quel quesito unico che si è chiamato fondamentale poichè tutti gli altri non sono che famulativi, subordinati pel caso del *sì* o del *no*: del resto è la Commissione stessa che lo dice. Ecco il testo del secondo quesito: Nella supposizione di una risposta negativa al primo quesito, si crede che gli interessi di Milano, di Torino e di Genova siano sufficientemente sodisfatti con una eventuale concessione dei due tronchi Arona-Gravellona e Borgomanero-Santhià e con le parziali correzioni alla linea esistente Domo-dossola-Gravellona-Orta-Novara suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici? » Ed ecco la risposta:

« Il secondo quesito » risponde la Commissione « che è stato considerato dalla Commissione come fondamentale nella questione sottoposta al suo esame, ha dato luogo ad un'ampia discussione, tanto nei riguardi tecnici quanto nei riguardi economici ed amministrativi, sul progetto della Società Mediterranea, preso a base per le domande di concessione e sul voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ritenuta indiscutibile la opportunità di prolungare fino ad Arona il tronco Santhià-Borgomanero » (che è quello della legge del 1898) « si manifestò qualche divergenza fra i membri della Commissione circa l'apprezzamento del traffico iniziale, e quindi circa la maggiore o minore urgenza di surrogare immediatamente al tronco Gravellona-Domodossola della linea attuale, corretta secondo le indicazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il nuovo tronco Feriolo-Domodossola, indicato nelle domande di concessione. Questi diversi apprezzamenti diedero luogo a diverse mozioni, le quali però, messe a partito, non ottennero la maggioranza. »

Ma onorevoli colleghi, se in luogo di esserci il direttore generale della Mediterranea, il quale votava naturalmente a favore dei progetti (che si dovevano dichiarare utili o no alla finanza dello Stato) ci fossi stato io (*Si ride*), immaginate voi che la maggioranza non si sarebbe formata?

e se si fosse formata la maggioranza, allora non andava tutto a rotoli il disegno della Mediterranea anche per opera della Commissione ad onta della sua composizione?

Onorevoli colleghi, mettiamoci una mano sulla coscienza e domandiamoci se l'onorevole Saracco avesse sottoposto a ciascuno di noi la questione della opportunità di costruire una linea nel suo collegio, supponiamo la Genova-Piacenza, onorevole Dal Verme, (*Si ride*) o la Gavi-Novati, onorevole Raggio, o la direttissima Roma-Napoli, onorevoli tutti (*Viva ilarità*); ma che cosa avreste risposto voi? Ed io ricordo qui una frase geniale che all'onorevole Guerci è uscita un giorno dal labbro quando l'onorevole ed illustre nostro collega Biancheri proponeva la nomina di una Commissione composta di parlamentari e di tecnici per le linee complementari e saltò su l'onorevole Galli a combattere l'idea di introdurre dei parlamentari nella Commissione poichè egli giustamente avvertiva che la moglie di Cesare non deve essere sospettata.

*Una voce.* Adesso è cambiato!

Curioni. Oh! Adesso la difesa della patria è nella Arona-Feriolo, come ai tempi dell'onorevole Marselli la difesa della patria, come ha ricordato con tanto buon umorismo l'amico Guerci, era tutta nella conca aquilana. (*Ilarità — Interruzione del deputato Guerci*). Adesso quella difesa sta nella Arona-Feriolo. Ma perchè, o signori, non sottoporre invece a quella Commissione un quesito molto più semplice ed ovvio è dirimente quello che ho sottomesso poco fa alla Camera? È possibile che la linea Novara-Domodossola, dal traffico del valico possa essere soverchiata dal Sempione quando le potenzialità delle linee di allacciamento o di innesto sono inferiori a quella della linea Domodossola-Novara? Se si fosse fatta questa interpellanza, credo che anche il direttore generale della Mediterranea avrebbe, certo suo malgrado, risposto di no.

Ma io mi faccio un'altra questione; voglio cioè per un momento supporre il falso, e cioè che una linea sussidiaria di accesso sia necessaria e urgente. Ed allora, domando io, doveva essere concessa all'industria privata una linea di carattere internazionale, una linea di tanta importanza, che si presume raccoglierà tutto il traffico del Sempione ed una parte di quello del Gottardo e del Cenisio?

Si dice: perchè non abbiamo i mezzi necessari per costruirla, valutati a 28 milioni; notando che surrogandosi l'altro progetto dell'ingegnere Locatelli non se ne spenderebbero che 17 in condizioni migliori. Ma, naturalmente, la Mediterranea ha interesse a non lasciar fiatare, a non lasciar studiare perchè si approssimano alla scadenza le Convenzioni, ed essa vuole avere un pegno nelle mani. (*Commenti — Interruzioni*). Ma comunque, onorevoli colleghi, se ora non possiamo disporre di 28 milioni divisibili in cinque o sei esercizi, come li avremo poi tutti in un colpo, giunti con quelli occorrenti per il materiale mobile e per gli approvvigionamenti ed agli altri molti che occorreranno, se si sarà attuato l'impianto della trazione elettrica, e così un totale di circa 45 milioni senza i rotti, come li avremo e dovremo averli al 1° luglio 1905 per essere obbligati a versarli entro quel mese, tutti in un colpo se vorremo allora esercitare il riscatto? E notate, onorevoli colleghi, che se mai si avverasse questo fatto, se ne avvererebbe contemporaneamente un altro, e cioè la denuncia delle Convenzioni.

Ed allora ricordo ciò che l'anno scorso dimostrò qui l'onorevole Tedesco: noi avremo da rimborsare alle Società esercenti, per poterci svincolare dalle Convenzioni che ci incombono, circa 450 milioni. Comunque la Convenzione del 1885, tanto censurata, era più umana perchè lascia allo Stato un anno di tempo per restituire questi denari! Come si giustifica che qui si fa una nuova Convenzione, e vi si lascia insinuare una clausola di questa forza: che tanti milioni, dovranno essere rimborsati entro un mese!

Guerci. Vogliono forzar la mano.

Curioni. Ma se stanziassimo 5 milioni all'anno per sei anni (che non sarebbe la rovina del bilancio, e posto che si vogliono fare tante opere, facciamo anche questa nell'interesse dello Stato, che sarà l'opera forse maggiore) per sei anni 5 milioni all'anno fanno 30 milioni, senza contare che in quel caso, spero che il Ministero incaricherà qualche altro ente di fare gli studi ed i preventivi; perchè oggi assistiamo (per la terza volta per quanto ricordo io, perchè ce ne saranno altre che non so o non ricordo), ma assistiamo per la terza volta ad un fatto che, diciamo la verità, è dolorosissimo. Ogni volta che si tratta di un lavoro ferroviario, si incarica la Mediterranea di fare gli studi ed i preventivi. Così si è

fatto per la Domodossola-Iselle. Venne la rettifica della linea dei Giovi e la Mediterranea fu, per la seconda volta, incaricata di assumere essa gli studi ed i preventivi; oggi per la linea di accesso al Sempione, la Mediterranea è incaricata di fare gli studi ed i preventivi; la benedetta Commissione dei Cinque, perchè c'era la neve, non è neanche andata a vedere sul posto. Ma, o signori, come può essere serio tutto ciò, se cotesti studi e preventivi sono fatti, non per uso e consumo dello Stato, ma per uso e consumo della Mediterranea destinata a diventare la impresa costruttrice?

Una volta ricordo che l'onorevole Lucchini (mi pare) parlando delle complementari diceva: ora che abbiamo un personale tecnico, (se ne ricorda l'onorevole Lucchini?) ora che abbiamo un personale tecnico capacissimo di fare i migliori studi, nelle migliori condizioni possibili per le nuove ferrovie, incarichiamo cotesto personale illustre di compiere questi studi.

**Lucchini.** Non ho detto illustre.

**Curioni.** Non avrà detto illustre, ma ha detto che abbiamo un personale capace di fare gli studi. Ora non voglio negare che ci siano questi funzionari, anzi è appunto perchè lo riconosco che mi domando: perchè lo Stato non li incarica di fare i progetti?

Vero che, la Mediterranea aveva dapprima chiesto non 28 ma circa 30 milioni che ha poi ridotti a 28.

*Una voce.* Mediante la Roma-Segni.

**Curioni.** Ma troppa grazia! Chi ci assicura che con più efficace controllo non potremo fare una linea migliore e spendere anche molti quattrini di meno, e nell'interesse dello Stato e non della Mediterranea? Ma si dice: c'è la carsola del riscatto. Il riscatto, signori, è una bellissima cosa quando si tratta di antivenire una eventualità futura, ma non un'attualità presente. È una bella cosa che al mese di gennaio si porti il *paletôt* al Monte di Pietà, perchè si può riscattare? Ma portatelo nell'estate. (*Si ride*).

E a tale proposito voglio vedere un poco che cosa ne penseranno i seguaci della nuova scuola e amici del Ministero, i quali rivendicano allo Stato i servizi anche più molesti, ora che si tratta di concedere all'industria privata, ad una società più o meno bancaria e borghese e tante altre belle cose, non solamente un servizio

pubblico, ma anche lo strumento del servizio. Vedremo.

Ciò premesso in tesi dirò così generale, permettetemi di passare in rassegna alcune clausole della Convenzione che io ritengo pericolose.

Lo Stato accorda un sussidio di lire cinque mila a chilometro alla Mediterranea per la costruzione, per la durata di 70 anni. Cinque mila lire moltiplicate per 56 chilometri fanno 280 mila lire, che capitalizzate al tre e mezzo per cento, che è il titolo che il ministro del tesoro ha emesso per il riscatto ferroviario, fa una cifra precisa di 8 milioni a fondo perduto.

Ora io pongo il dilemma, dal quale mi par difficile sfuggire. I sostenitori della nuova linea affermano che il traffico, che verrà dal Sempione, sarà una cosa immensa e che quindi è urgente e necessario di aprire questo sbocco. Ed allora perchè dare cinque mila lire a chilometro alla Società del Mediterraneo per costruire una linea dalla quale deve venire tutta questa manna?

**Guerci.** Si divide il traffico.

**Curioni.** Ma non si divide, onorevole Guerci.

**Guerci.** Ne parleremo dopo.

**Presidente.** Onorevole Curioni, non raccolga le interruzioni. Prego poi i deputati di non interrompere.

**Curioni.** Non si divide il traffico. Mi spiego perchè non possa nascere questo equivoco che io voglio togliere subito dalla sua mente, onorevole Guerci.

**Presidente.** Parli alla Camera.

**Curioni.** L'onorevole Guerci deve sapere che, per uno degli articoli della Convenzione, il traffico da e per Torino, da e per Genova e da e per Milano deve concentrarsi in Arona. E non dico altro, perchè « A buon intenditor poche parole! »

Dunque il dilemma resta. E allora, perchè, o signori, quanto meno, non stabilire che questa annualità, che deve essere integratrice delle ferrovie più dispendiose e meno redditizie (questo è il concetto di tutte le leggi di sussidio chilometrico), perchè, dico, non stabilire, onorevole Giusso, non Lei, ma chi ha compilata la Convenzione...

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Ne assumo la responsabilità.

**Curioni.** Sì, Ella ha la responsabilità, diremo così, politica, ma non la responsabilità morale, perchè so quanto sia la sua rettitudine, che mi affida.



**Podestà.** Ma che! ci sono degli imbrogli?

**Curioni.** Perché non si stabilisce, quanto meno, che il sussidio integratore debba cessare quando la ferrovia raggiunge il 6, il 7, l'8 o il 9, magari il 10 per cento?

Perché, o signori, anche qui non creiamo un equivoco. È bensì stabilito che, dopo quindici anni di esercizio, qualora la Società ottenga benefici di esercizio superiori al sette e mezzo per cento; in questo caso, ripeto, dopo 15 anni lo Stato parteciperà all'utile dell'esercizio, non all'utile del sussidio chilometrico, perché questo è dato non per l'esercizio, ma per la costruzione, e quindi resta confiscato alla Società, notate bene, per 70 anni. Onorevole Giusso, la prego di fare attenzione a questo pericolo, poichè temo che resti confiscato alla Società per 70 anni, ancorchè si facesse il riscatto nel 1995.

**Nocito, relatore.** Questa è grossa!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** No.

**Curioni.** Questa sarà grossa, ma, se avessi fatto la Convenzione, avrei scritto una clausola per effetto della quale fosse stabilito che il sussidio, dato per la costruzione e per l'esercizio, non si paga più quando si riscatta l'esercizio.

**Nocito, relatore.** Ma se si paga tutto!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Si paga tutto.

**Curioni.** Senta, onorevole ministro, un mio modesto parere: si faccia fare una carta dalla Società Mediterranea, con la quale si impegni di riconoscere che questo è il valore della clausola, perchè il giorno in cui Ella dovrà portare la controversia davanti ad un collegio di arbitri, Ella non sa come ne esce.

Del resto, onorevole Giusso, sono persuaso di non avere seminato in un terreno sterile e che Ella si farà fare questa dichiarazione; per quanto le possa parere, e creda a me, non sarà superflua.

Vengo ora ad un'ultima osservazione sul capitolato, e precisamente sull'articolo settimo, dove è detto, che la Società della Mediterranea potrà proporre, con accordo della provincia di Milano, le varianti, che crederà, al progetto esecutivo, purchè però queste varianti siano approvate dal Governo, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Questa clausola, onorevoli colleghi, che pare semplice, racchiude un'insidia delle più gravi.

Ho detto nel mio Ufficio, e lo ripeto qui

alla Camera (perchè non è un'iperbole, ma la verità) che il sistema, adottato in questa Convenzione ed anche in altre congeneri, è copiato dal Turco. (*Commenti — Ilarità*). Sì, o signori, non è un'iperbole, ma è la verità.

La Compagnia franco-tedesca, di cui è presidente un grande impresario, per cui l'Italia è ancor dolente... (*Si ride*).

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Chi è?

**Curioni.** Onorevole Zanardelli, non si impazienti della pazienza della Camera;

... ha stabilito col Governo turco la costruzione dell'allacciamento della linea Salonicco-Costantinopoli e diverse altre linee dell'Asia Minore. Questa Società franco tedesca fu anch'essa incaricata di compilare i progetti e li ha disposti, potete immaginare, nel modo peggiore: le linee passavano per valli, per monti, per gallerie, per terreni paludosi, e si svolgevano con un percorso chilometrico straordinario.

E su queste basi si sono stabiliti i prezzi; ma fu convenuto, che la Compagnia potrà sottoporre al Governo le varianti, che crederà opportune. Che cosa ha fatto questa Compagnia? L'ho visto con gli occhi miei, onorevoli colleghi, ed è perciò che ve ne parlo.

Che cosa ha fatto la Compagnia?

Appena approvata la Convenzione, ha presentato al Governo turco, che per quanto turco non poteva non approvare, un nuovo piano tutto migliore, tutto diverso, più breve, che passava nelle migliori delle condizioni possibili. Volevate che il Governo turco dicesse di no? Ci avrebbe perduto due volte; ci perdeva i danari, e ci perdeva la ferrovia. E così quella Compagnia franco-tedesca in pochi anni ha potuto realizzare enormi benefici.

Ora, supponete che la Mediterranea, che ha fatto questi studi, vi proponga una variante per cui, invece di passare in galleria, passi all'aperto, che invece di una pendenza del 7 o dell'8 per mille abbia una pendenza del 2 per mille, e che essa con queste modificazioni realizzi qualche milione. Se dovessimo dire di no non saremmo peggio dei turchi! (*Ilarità*).

Se gli studi non li avesse fatti la Mediterranea, capirei: se fossero finiti, capirei: ma gli studi non sono finiti e li fece la parte interessata a variarli nell'interesse dello Stato ma anche nel proprio.

Ripeto, lo domando all'onorevole ministro (perchè il relatore mi ha già risposto

negativamente). È vero che con decreto 11 novembre ultimo scorso si è autorizzata la Mediterranea a fare gli studi sul luogo per completare il piano definitivo?

*Voci.* Sì! sì!

**Curioni.** È vero! Dunque, domando, come si fa a stipulare un contratto per tanti milioni sopra un progetto non ancora completo, e con la facoltà delle varianti, che non si sa che cosa porti?

Onorevoli colleghi, ho finito: mi riservo, se la Camera lo consentirà, di proporre o qualche emendamento al disegno di legge od anche, occorrendo, di proporre che la legge (e non è il primo esempio) porti delle ulteriori condizioni per le quali il Governo potrà ottenere il consenso dalla Società concessionaria, poichè trattandosi di domande oneste e ragionevoli, non potrà assolutamente rifiutarsi. (*Benissimo! Bravo! — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

**De Seta.** L'onorevole Curioni ha, come suol dirsi, mietuto tutto il campo. Egli si è mostrato ingegnere molto più di quanto io non sia capace di diventare un avvocato. Egli ha parlato tecnicamente con competenza ammirevole, ed è questo forse il risultato di lunghi studi da lui fatti sull'argomento. Mi rimane dunque poco da dire, tanto più che sono convinto che tutta la Camera approverà la Convenzione della ferrovia del Sempione. Ed io per il primo, quando si trattasse di votare la costruzione della Santhià-Borgomanero e della Arona-Domodossola da eseguirsi per conto dello Stato, non esito a dichiararlo, voterei in favore. Ma, quando penso che di queste ferrovie si vuol fare un vantaggio ad una Società ferroviaria, non posso non essere contrario.

Queste ferrovie del Sempione non sono certamente urgenti.

Col trattato di Berna si è stabilito che le gallerie del Sempione debbano esser due: una, fino a quando il traffico si mantenga nel limite di 40 mila lire al chilometro; l'altra, della quale ora si fa semplicemente il cunicolo, quando questo traffico sarà aumentato. È facilmente dimostrabile che la Novara-Gravellona-Domodossola è certamente suscettiva d'un traffico di 40 mila lire a chilometro, giacchè altre linee che si trovano in condizioni inferiori a quella, come la Bellinzona-Chiasso, sostengono un traffico cor-

rispondente ad 80 mila lire a chilometro. Ed allora, dovendosi costruire una seconda galleria, non potremmo attendere a costruire la nostra linea, fino a quando s'incomincerà a costruire quella seconda galleria la quale richiederà un tempo almeno di quattro anni?

**Guerci.** Questo è il punto vero!

**De Seta.** La questione è semplice. Mi par chiaro che certamente le ferrovie proposte per il valico del Sempione non sono urgenti, e che saranno forse necessarie fra molto tempo. Intanto potremmo costruire le ferrovie nostre: parlo delle ferrovie di quel tale Mezzogiorno, su cui si è fatta tanta poesia in questi giorni. Perchè questi 10 o 12 milioni che si potrebbero economizzare sulla spesa, costruendo lo Stato direttamente le suddette due ferrovie, non si spendono in quell'estremo lembo del Mezzogiorno, che è stato da tutti dimenticato?

Permettetemi che ricordi un'altra cosa. Si vuole concedere la costruzione di questa ferrovia alla Mediterranea, la quale ha eseguito il progetto.

Ora, se si ammettesse che il costruttore debba essere colui, che ha fatto il progetto, perchè, quando si appaltano i lavori, non si lascia all'appaltatore anche il compito di misurarli e di contabilizzarli, e non si finisce per pagarli sull'assertiva sua? (*Interruzione del deputato Guerci.*)

Nella Convenzione è stabilito che le possibili varianti non debbano modificare il prezzo della concessione. Ed allora io domando all'ingegnere Guerci: se in un punto della linea figurasse un gran viadotto, e si potesse questo viadotto evitare, spostandolo a monte, a vantaggio di chi andrebbe la correzione?

Ricordo che la ferrovia Eboli-Reggio, la Castrocucco-Sant'Eufemia-Reggio Calabria fu progettata dalla Mediterranea, dalla quale fu preventivata una spesa complessiva di 200 milioni. Il Governo trattò con la Mediterranea, la quale tenne fermo su questo prezzo ed allora il ministro del tempo, l'onorevole Saracco, non ne volle sapere di concessione, e, mediante appalto a licitazione privata affidò a tre rispettabili Imprese la costruzione di quella ferrovia, la quale è in esercizio da cinque anni. Ebbene la ferrovia Eboli-Reggio non è costata 140 milioni!

**Di Sant'Onofrio.** Ma è cattiva! (*Interruzioni.*)

**De Seta.** Adagio! Raccolgo l'interruzione dell'onorevole Di Sant'Onofrio, e dico che egli dovrebbe visitare la Velletri-Terracina e le Ofantine, e vedere che cosa sono (*Commenti animati*) con tutti i milioni che si sono spesi!

**Presidente.** Onorevole De Seta, non raccolga le interruzioni!

**De Seta.** Ho detto che trovo dannoso per gli interessi generali dello Stato che sia conceduta la costruzione di queste ferrovie all'industria privata. Su questo tengo fermo. E per non abusare della pazienza della Camera, giacchè siamo a mezzogiorno, vengo subito ad un argomento particolare pel caso che dovesse approvarsi la Convenzione.

L'onorevole Giusso ricorda che egli, essendo fra i componenti la Commissione d'inchiesta sull'Amministrazione ferroviaria Mediterranea, Adriatica e Sicula, approvò una proposta contenuta nel volume primo a pagina 527 del tenore seguente:

« G'impiegati straordinari licenziati che abbiano prestato lodevole servizio nelle costruzioni ferroviarie e negli studi per le strade affidate alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e non possono essere assunti nel personale dell'esercizio, siano dal Governo tenuti presenti per essere ceduti a quella delle Società, con cui stipulasse nuove convenzioni per studi e costruzioni di strade ferrate. »

Ora, onorevoli colleghi, voi ricorderete che prima del 1885, quando si stipularono le Convenzioni, le ferrovie erano costruite tutte per conto dello Stato; tutte quelle ferrovie che, secondo alcuni sono costruite male, poichè ora la scienza delle ferrovie è riservata ad una casta sola!! Dunque, come dicevo, tutte le ferrovie erano costruite dallo Stato, che aveva un corpo d'impiegati e di egregi ingegneri, i quali ora si trovano nella più squallida miseria; non hanno come vivere, dopo aver servito per oltre trent'anni lo Stato!

Il Governo con l'articolo 82 del capitolato stabilì che la Società avrebbe dovuto assumere questo personale mantenendo come ordinari quelli che avessero avuto i requisiti necessari per diventarlo, e conservando in servizio straordinario tutti gli altri.

Ebbene, la Società di questa disposizione non hanno voluto saperne nulla; c'è stato un giudizio arbitrario, il quale si è manifestato in parte contro ed in parte in favore della Società; quindi è seguito il parere del Consiglio di Stato, il quale ha dato completamente torto alla Società Me-

diterranea, ma il Governo non si è curato di fare eseguire questa decisione. Infine poi c'è stato un giudizio ad iniziativa di un tale Fracasso, il quale ha dovuto sostenere sette giudizi, uno in tribunale, tre avanti alla Corte d'appello e tre innanzi alla Corte di cassazione, per la durata di sedici anni!! Ultimamente la Corte d'appello di Perugia gli ha dato ragione facendogli pagare gli stipendi dalla Società. Ma questa ha ricorso nuovamente in Cassazione e il ricorso è ancora pendente.

Ora, quando si vedono qui in Roma tanti disgraziati ridotti a chiedere l'elemosina (e potrei citare dei nomi), io domando: è giusto di trascurare questa favorevole occasione che potrebbe agevolare tanta povera gente?

Questa è la domanda ed insieme la preghiera che rivolgo all'onorevole ministro, qualora la Camera approvasse la Convenzione. (*Bene!*)

**Presidente.** La seduta sarà ripresa alle ore 14.

(*La seduta è sospesa alle ore 12 e ripresa alle ore 14.*)

### Comunicazioni.

**Presidente.** Prima di procedere nell'ordine del giorno, debbo annunciare alla Camera che sono pervenuti alla Presidenza molti telegrammi, fra i quali darò lettura di quello della Camera di commercio di Bari.

« L'alta, solenne, concorde manifestazione che dalla rappresentanza della Nazione è stata fatta in prò del Mezzogiorno e segnatamente della Regione pugliese e delle più urgenti sue necessità, impone a questa Camera di commercio, riunita in seduta straordinaria, il dovere di esternare a Vostra Eccellenza la soddisfazione e la profonda riconoscenza della intera Provincia. I provvedimenti che, auspice il primo ministro, onorevole Zanardelli, interprete autorevole della volontà nazionale, e Sua Eccellenza il ministro Giusso, decoro della Puglia, e dopo l'approvazione unanime della nobilissima mozione Luzzatti, la Camera italiana si accinse a deliberare, per quanto ritardata e tante volte invano reclamata giustizia distributiva, rigenerando queste popolazioni, sventurate sì, ma sempre oneste e laboriose, e piene di alto sentimento per la grandezza della Patria, integrandone le incessanti ed ardite iniziative, le eleveranno all'altezza delle primissime regioni italiche per potenza d'industrie, per vitalità di commercio e per più intensa e diffusa civiltà.

« Presidente Camera commercio. Detullio. »

Sono pure pervenuti alla Presidenza moltissimi altri telegrammi di fiera protesta contro le parole pronunziate dall'onorevole Ferri.

Dall'onorevole ministro guardasigilli è stata trasmessa alla Presidenza una domanda del procuratore del Re di Torino di autorizzazione a procedere contro il deputato Miaglia per corruzione elettorale.

#### Volazione a scrutinio segreto.

**Presidente.** Ora procediamo alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 5 aprile 1900, n. 126, aumento provvisorio dell'abbuono per la distillazione dei vini e provvedimenti a favore dei fabbricanti di spirito di seconda categoria e dei fabbricanti di cognac. »

Prego l'onorevole segretario di procedere alla chiama.

**Bracci, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Abignente — Agnini — Albertelli — Alessio — Aprile — Arconati — Arlotta — Arnaboldi — Avellone.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barracco — Barzilai — Berenini — Berio — Bertetti — Bertolini — Biancheri — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Biscaretti — Bonin — Bonoris — Borghese — Borsani — Borsarelli — Boselli — Bovi — Bracci — Branca — Brizzolesi — Brunialti.

Calderoni — Caldesi — Calissano — Callaini — Calleri Enrico — Camera — Campi — Capaldo — Carboni Boj — Carcano — Carmine — Casciani — Castiglioni — Castoldi — Cavagnari — Ceriana-Mayneri — Cerulli — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Chinaglia — Cimorelli — Cipelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Coffari — Colajanni — Colombo-Quattrofrati — Comandini — Contarini — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Cotafavi — Credaro — Curioni — Cuzzi.

D'Alife — Dal Verme — Daneo Edoardo — Daneo Gian Carlo — Danieli — De Amicis — De Andreis — De Asarta — De Bellis — De Cristoforis — De Felice Giuffrida — Del Balzo Carlo — Del Balzo Girolamo — De Marinis — De Martino — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis Giuseppe — De Seta — Di Bagnasco — Di Broglio — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Di Terranova — Di Trabia — Donadio — Donati — Donnaperna — Dozzio.

Engel.

Fabri — Facta — Falcioni — Falconi Nicola — Fasce — Fazio — Ferraris Maggiorino — Ferrero di Cambiano — Filiastolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile

— Finocchiaro Lucio — Florena — Fortis — Franchetti — Francica-Nava — Frascara Giuseppe — Fulci Nicolò — Fusco — Fusinato.

Gaetani di Laurenzana — Galimberti — Galletti — Galli — Gallini — Garavetti — Gatti — Gattorno — Gavotti — Ghigi — Ginori Conti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giunti — Giusso — Gorio — Guerci — Guicciardini — Gussoni.

Imperiale.

Lacava — Laudisi — Libertini Pasquale — Licata — Lucca — Lucchini Angelo — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero — Luporini — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Majorana — Malvezzi — Mango — Mantica — Marazzi — Marsengo-Bastia — Masciantonio — Massimini — Maury — Mazza — Mazziotti — Medici — Mel — Melli — Menafoglio — Mercè — Mestica — Mezzacapo — Mezzanotte — Micheli — Miniscalchi — Mirto-Seggio — Montagna — Montemartini — Monti Gustavo — Morandi Luigi — Morando Giacomo — Morelli-Gualtierotti — Morgari.

Niccolini — Nocito — Nofri.

Olivieri — Orlando.

Paganini — Pais-Serra — Pala — Palberti — Pantano — Papadopoli — Pastore — Pavia — Pellegrini — Perla — Piccini — Piccolo-Cupani — Pini — Pivano — Podestà — Poggi — Poli — Pozzato — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raggio — Rampoldi — Rava — Restapallavicino — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rigola — Rizza Evangelista — Rizzo Valentino — Rizzone — Rocco Marco — Romanin-Jacur — Ronchetti — Rosano Roselli — Rossi Enrico — Rossi Teofilo — Rovasenda — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Sanarelli — Sanfilippo — Sanseverino — Santini — Saporito — Scaramella-Manetti — Sichel — Sili — Sinibaldi — Soggi — Sola — Sommi-Picenardi — Sonnino — Sorani — Soulier — Spada — Spirito Francesco — Stelluti-Scala — Suardi.

Talamo — Tecchio — Testasecca — Ticci — Tinozzi — Tizzoni — Toaldi — Torielli — Turrisi.

Vagliasindi — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vallone — Vendramini — Ventura — Vollaro-De Lieto.

Wollemborg.

Zanardelli — Zannoni — Zeppa.

*Sono in congedo:*

Brandolin.

De Gaglia.

Fani — Fracassi.

Gavazzi — Giaccone — Giuliani.

Lazzaro — Libertini Gesualdo.

Manzato — Marcora — Matteucci — Murgurgo.

Pompilj,  
Ridolfi.  
Sani.

*Sono ammalati:*

Angiolini.  
Capoduro — Ciccotti.  
Fede.  
Grassi-Voces.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Maraini.

### Seguito della discussione sul disegno di legge sulle linee d'accesso al Sempione.

**Presidente.** Lascieremo le urne aperte e procederemo al seguito della discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino e per esse, alla Società per le ferrovie del Mediterraneo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

**Tedesco.** Onorevoli colleghi, nell'esame di questo disegno di legge io volli portare i pensieri più propizi ed un animo pieno di ottimismo, perchè temevo che alla serenità dei miei giudizi potesse far velo l'amor proprio di opinioni precedentemente manifestate. Volli fare, come si dice, l'avvocato del diavolo contro le mie idee, contro me stesso.

Comincio dal dare una lode sincera al Governo.

Nel 1899, a Milano nel palazzo Litta e a Roma nelle sfere amministrative del palazzo San Silvestro, si delineava un disegno importantissimo, il disegno di concedere alla Società Mediterranea una vera rete prealpina, e di concederla sottraendosi al giudizio, forse temuto, certo non desiderato, del Parlamento. Il Governo invece non ha creduto corretto di potere sfuggire a questo giudizio, e lo ha apertamente invocato. Lesinargli la lode, con distinzioni più o meno sottili, non sarebbe nè equo nè leale.

Non vi ripeterò la storia che vi ha esposto già il collega Curioni, noto cultore della letteratura parlamentare ed extra parlamentare sulle linee del Sempione. Gli antichi nostri padri dicevano, è vero, che le cose ripetute giovano, ma gli italiani aggiungono che non dilettono.

Conoscevo la falce Curioni per una precedente mietitura, ma francamente non mi aspettavo che il taglio fosse così bene arrotato. Il nostro collega ha mietuto tutta la

messe, si può dire, ed a me non resterà che raccogliere qualche spiga.

Intanto dichiaro che quello che ha detto l'onorevole Curioni è in gran parte vangelo: si dirà che è vangelo secondo Borgomanero, (*Si ride*) ma è vangelo. L'onorevole Curioni ha tenuto il metodo analitico, io preferirò il sintetico.

La legge 3 agosto 1898, che approvò il trattato di Berna per l'apertura del valico del Sempione, considerava tre linee: una assolutamente indispensabile, la Domodossola-Isella, e la sua sorte fu definitivamente risolta dalla legge 20 luglio 1900; e altre due, la Santhià-Borgomanero e l'Arona-Gravellona, ideate principalmente per migliorare le esistenti comunicazioni.

Però nella legge del 1898, come ha ricordato anche l'onorevole Curioni, la Santhià-Borgomanero acquistava, direi quasi, un diritto di grande cittadinanza, perchè per essa si stabiliva anche il modo di procedere alla costruzione e all'esercizio.

La Arona-Gravellona invece aveva la piccola naturalità. Nella relazione ministeriale sulla legge pel Sempione, l'Arona-Gravellona era chiamata meno utile della Santhià-Borgomanero, e si adoperavano termini dubitativi come questi: « quand'anche si costruisca l'Arona-Gravellona. » Non basta: quando il Senato votava un ordine del giorno invitante il Governo ad assicurare l'apertura della Santhià-Borgomanero contemporaneamente all'apertura del Sempione, il ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Prinetti, al senatore Gadda, il quale domandava al Governo uguale impegno per l'Arona-Gravellona, rispose con un grande riserbo diplomatico.

Questo è, fino ad oggi, lo stato giuridico delle due linee, a cui si riferiscono le convenzioni. Aggiungo, per rispondere a chi sostiene la grande urgenza delle linee, che la legge del 3 agosto 1898 prevede nell'articolo 5 anche la ipotesi che al primo luglio 1905 la Santhià-Borgomanero e l'Arona-Gravellona possano non essere aperte all'esercizio, nel qual caso la legge dispone che agli effetti delle tariffe, per gli abbreviamenti di percorso in confronto delle linee attuali, esse si debbano considerare come esistenti.

Poichè ho promesso di essere sintetico, mi permetto di rivolgere alla cortesia dell'onorevole ministro alcune interrogazioni. Quali sono i fatti nuovi, intervenuti dal

1898 in poi, che hanno condotto il Governo alla conclusione, che il traffico non sarebbe convenientemente servito senza prolungare la Santhià-Borgomanero fino ad Arona, e senza prolungare la Arona-Gravellona, spostandola, fino a Domodossola?

Perchè oggi il Governo non ritiene più atta al servizio di un traffico internazionale la Novara-Gravellona-Domodossola, quella linea, cioè, a cui nel 1896 il Perazzi, ministro dei lavori pubblici ed ingegnere eminente, tale attitudine riconosceva con dichiarazioni nette e precise?

« La linea Novara-Domodossola (così diceva la relazione alla Camera) soddisfa già completamente agli interessi di Genova e di tutte quelle regioni della nostra penisola, che per accedere al Sempione debbono transitare per Genova e Novara. »

Dell'Arona-Feriolo-Domodossola l'onorevole Curioni ha fatto una vera vivisezione. Non è pietoso l'ufficio di Maramaldo anche contro una linea ferroviaria! (*Si ride*). Ma io vi domando: perchè oggi Milano non si contenta più della sola Arona-Gravellona, di quella linea, cioè, che le sue rappresentanze legali, la Provincia e il Comune, avevano qualche anno addietro domandato in concessione, e la concessione non ottennero sol perchè il ministro dei lavori pubblici voleva dare un sussidio minore?

In base a quali elementi il Governo ha creduto, contro il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di poter deliberare la costruzione del tronco Feriolo-Domodossola, che, come diceva l'onorevole Curioni, è un doppione dell'attuale Gravellona-Domodossola?

Perchè la Commissione Colombo, di cui l'onorevole Curioni ha fatto l'anatomia, perchè quella Commissione sempre unanime nel rispondere a tutti i quesiti posti dall'allora presidente del Consiglio onorevole Saracco, rompe la concordia dei suoi consensi precisamente sul punto riguardante l'urgenza della costruzione del tronco Feriolo-Domodossola? All'anatomia dell'onorevole Curioni aggiungerò un punto clinico interessantissimo. Dei funzionari dell'amministrazione dei lavori pubblici che entrarono in quella Commissione, mancò precisamente quello che, a giudizio degli stessi due funzionari che vi presero parte, era di una competenza specialissima nelle costruzioni ferroviarie, e della questione si era più particolarmente occupato.

*Voci.* Chi era?

**Tedesco.** Funzionario troppo presto rapito alla fiducia dell'Amministrazione, ed all'affetto dei suoi amici e ammiratori. Quel distinto funzionario probabilmente non sarà entrato nella Commissione, perchè le sue idee ostili a soverchi ampliamenti di quelle linee erano troppo note.

La relazione del Ministero non ci appresta i chiarimenti necessari per poter dare risposta adeguata alle interrogazioni che ho avuto l'onore di porre; e confido che dalla compiacenza dell'onorevole ministro saranno forniti alla Camera tali particolari da poterla affidare completamente. La stessa relazione non fornisce nemmeno tutti gli elementi che occorrerebbero per poter valutare le gravi e specifiche obiezioni sollevate da autorevoli funzionari, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e da alcuni egregi oratori in questa Assemblea. È vero che a quelle obiezioni fu data ampia risposta in un articolo, non anonimo, pubblicato nella *Nuova Antologia*. Ma l'autore, per quanto competensissimo, non è del tutto disinteressato: ho nominato la direzione generale della Società Mediterranea, la quale, per discreditare la Novara-Gozzano-Domodossola, ricorse finanche all'astuzia di uno stragemma grafico.

Fino a quando il Governo non abbia dato una prova, e luminosa, in contrario, rimarrà sempre il dubbio sulla necessità o almeno sull'urgenza, non solo del prolungamento Borgomanero-Arona, ma anche, e principalmente, del tronco Feriolo-Domodossola. E rimarrà il dubbio, perchè è fondato sopra dichiarazioni fatte dal Governo in altri tempi, e sino a questo momento non contraddette con qualsiasi nuova ragione, e perchè, come ho ricordato, lo stesso Consiglio dei lavori pubblici non ritenne nè necessario nè urgente il tronco Feriolo-Domodossola.

Questo sistema, incomprensibile per chiunque ricordi i gravi sacrifici sostenuti per il riscatto delle ferrovie romane e dell'Alta Italia, il Parlamento, a ragion veduta, lo respinse, appena un anno fa, e lo respinse precisamente per una linea d'accesso al Sempione, per la Domodossola-Isella. E badi bene la Camera, la Domodossola-Isella, a termini della legge 3 agosto 1898, sol che si fosse voluto, si sarebbe potuto eseguire per concessione. Ma tanto il Ministero, quanto le Commissioni parlamentari, ed in ultima istanza il Parlamento, non credettero di po-

ter concedere all'industria privata una grande ferrovia come la Domodossola-Isella. E ciò che allora fu detto per la Domodossola-Isella, può ripetersi letteralmente per la Arona-Feriolo-Domodossola.

Quando altri bisogni di nuove strade ferrate incalzano e premono sulla vita italiana da tanto tempo, non so se possa essere giustificato l'apprestare un piatto dolce a chi ha già nello stomaco un pasto abbondante, mentre vi sono di quelli che invidierebbero la minestra di Esaù. (*Si ride*).

Vengo ora all'esame delle convenzioni. Queste convenzioni, lo dico con la massima sincerità, io vorrei, nonchè approvare, lodare, anche perchè la difesa da parte mia di proposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe un nonsochè di simpatico, che basterebbe questo solo per accattivarmi l'ambita benevolenza degli onorevoli colleghi.

Nel mese di giugno, quando mi era ignoto il pensiero del Governo intorno alla soluzione del problema, e forse quel pensiero ancora non era formato, nel mese di giugno io mi pronunciai nettamente, recisamente, contro il sistema di affidare alla privata speculazione una ricca e grande linea come l'Arona-Feriolo-Domodossola.

Questo sistema si poteva intendere nel 1862, quando il disavanzo aveva raggiunto altissime vette (500 milioni, mi pare). Si poteva intendere, nel 1865 quando il disavanzo continuava sempre a calcolarsi a centinaia di milioni. Ma non può intendersi oggi, oggi che in quest'Aula ancora non è spenta l'eco della buona novella del ministro del tesoro.

Questo sistema, che il mio amico onorevole Rava chiamò troppo ardito, troppo nuovo, troppo pericoloso, non fu seguito nel 1888 dal Parlamento per ferrovie di molto minor conto: non fu seguito nel 1896 per ferrovie anch'esse di poco conto. E lo seguiremmo oggi per ferrovie più ricche, e in un momento finanziario che è più prospero, tanto rispetto al 1888, quanto rispetto al 1896?

Questo sistema infine, applicato quasi alla vigilia della denuncia delle convenzioni ferroviarie, è un nuovo e forte legame — noti bene la Camera, e lo noti specialmente questo settore (*Accenna all'estrema sinistra*) — è un nuovo e forte legame a quella politica delle mani libere, che, con l'autorità della sua posizione parlamentare e con la vigoria della sua dialettica, l'onorevole Sacchi, pochi giorni fa, ci ammoniva di non pregiudicare.

Il Governo ha creduto di trovare nel patto del riscatto una forma di assicurazione contro i danni della concessione; ma fu già osservato da me nello scorso giugno, e questa mattina dall'onorevole Curioni, che il riscatto, con la conseguenza del pagamento di alcune decine di milioni, si eserciterebbe in un momento finanziario gravissimo, nel momento, cioè, in cui lo Stato, per poter avere le mani libere, dovrebbe rimborsare alle Società ferroviarie circa 400 milioni.

E non basta: molto probabilmente, per alte ragioni finanziarie e per gravi considerazioni di convenienza, lo Stato potrà trovarsi nella necessità di dover procedere al riscatto delle ferrovie meridionali, con la conseguenza di altre centinaia di milioni. È precisamente in queste condizioni che noi dovremmo riscattare le linee, delle quali oggi si discute.

Del resto, ben diversamente si sarebbe potuto regolare il patto del riscatto, e ben diversamente gli Uffici del Ministero dei lavori pubblici nel 1899 pensavano di regolarlo. Si proponeva allora che il pagamento del prezzo del riscatto potesse farsi o in una sola volta, nel 1905, ovvero in più annualità. Secondo le convenzioni che ci sono oggi proposte, si dovrà invece fare in una sola volta, nel 1905, nell'anno cioè che, per quanto ho detto, potrà essere uno dei più critici per la nostra finanza.

Nel 1899 si proponeva pure che, qualora la Società continuasse nell'esercizio della Rete Mediterranea, le linee di accesso al Sempione sarebbero passate subito in proprietà dello Stato, il quale, per compensare la Società del capitale speso nella costruzione, avrebbe continuato a pagarle la sovvenzione chilometrica, e le avrebbe data una compartecipazione ai prodotti delle linee. Invece secondo le convenzioni odierne, o il Governo riscatterà nel 1905, o non potrà riscattare che nel 1935, lasciando così per 30 anni una linea importante, come la Arona-Feriolo-Domodossola, nelle mani della speculazione privata, lasciandovela con danno gravissimo sempre, sia sotto il regime dell'esercizio privato, sia sotto un eventuale regime di esercizio di Stato.

Le proposte del 1899 sono, a mio avviso, evidentemente preferibili ai patti che sono stati oggi convenuti. Ad ogni modo, io mi permetterei di rivolgere una domanda alla cortesia, non solo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma anche dell'ono-

revolesse il ministro del tesoro, che è il principale interessato in una questione finanziaria. E la domanda è questa: ebbero gli onorevoli ministri conoscenza di proposte concrete presentate nel 1899 dall'ufficio competente dell'Ispettorato; e nel caso, per quale ragione hanno creduto di posporre alle condizioni poi convenute?

Si può osservare (come mi pare abbia osservato l'onorevole Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge) si potrebbe osservare che v'è un articolo dei capitoli, il quale prevede la ipotesi di anticipare il riscatto, e v'è l'articolo 3 del disegno di legge che prescrive al Governo di presentare, non più tardi del marzo 1904, un progetto di legge per determinare il tempo in cui potrà farsi il riscatto. Ma di questa risposta non so se possiamo chiamarci soddisfatti, perchè essendosi pattuito di fare il riscatto o nel 1905 o nel 1935, queste due date sono e rimangono immutabili, e credo che, senza la volontà dell'altra parte, nemmeno con una legge sia possibile stabilire una terza data.

Dunque gli eventuali nuovi patti, che non dipendono dalla sola volontà dello Stato, e la promessa futura legge, che in nessun caso potrà mai riformare i contratti d'oggi senza il consenso dell'altra parte, non possono offrire alcuna garanzia, ma rivelano soltanto un'onesta esitazione da parte del Governo, ovvero una confessione preterintenzionale di mal dissimulati pericoli che i patti nascondono.

Sovvenzioni chilometriche. Non discuto delle cinque mila lire per la Santhià-Borgomanero, poichè oramai quella linea ha il suo diritto di cittadinanza, quantunque io ricordi che l'onorevole Guerci, in quella occasione, domandava perchè, mentre il Governo aveva proposto quattro mila lire a chilometro, si venivano poi a darle cinque mila.

**Guerci.** La dialettica di Curioni. (*Si ride*).

**Tedesco.** L'onorevole Guerci ebbe risposta anche dal ministro dei lavori pubblici; io non so se egli se ne accontentasse, ma, a leggere gli atti parlamentari, io non ne sono rimasto soddisfatto.

Ad ogni modo, veniamo all'Arona-Ferriolo-Domodossola. Ho ricordato poc'anzi che gli enti locali di Milano avevano domandata la concessione dell'Arona-Gravellona con tre mila lire a chilometro. Se le mie informazioni sono esatte, la concessione non

ebbe luogo, perchè il ministro del tempo, che mi dicono fosse l'onorevole Prinetti, in vista della presunta ricchezza della linea, non credette che si potessero dare le tre mila lire, ma avrebbe voluto darne solamente duemila. Oggi invece si danno cinque mila lire.

**Podestà.** Allora non c'era la legge.

**Tedesco.** Per quali ragioni oggi si diano 5,000 lire, non ci risulta dagli elementi che abbiamo, perchè non è fatto noto alla Camera il piano finanziario che ha servito di base per determinare le 5,000 lire. A questo punto mi ricordo di un buon consiglio, di un voto molto opportuno che l'anno scorso fu fatto dall'ex ministro del tesoro, onorevole Vacchelli, e dall'onorevole relatore in Senato della legge per la Domodossola-Isella, che cioè anche le convenzioni da presentarsi all'approvazione del Parlamento non siano sottratte all'esame dei corpi consultivi; se in tal modo si fosse proceduto, probabilmente da questo lato potremmo essere più tranquilli.

La Società Mediterranea, a cui ci apprestiamo a dare altre linee in costruzione, può dirsi che abbia dato sempre le prove più soddisfacenti nelle costruzioni ferroviarie? Lo ha ricordato non so se l'onorevole De Seta o l'onorevole Curioni, la Mediterranea ha costruito certe linee come la Velletri-Terracina e una delle Ofantine, che Dio solo glielà potrà perdonare. La Mediterranea a cui l'estate scorsa abbiamo affidato la costruzione della linea Genova-Rivarolo, oggi si teme che possa procurare degli imbarazzi al Governo, perchè, a quanto si dice, gli studi definitivi che si fanno sul terreno non corrisponderebbero interamente alle previsioni.

Punto importantissimo da illuminare a luce meridiana, è quello del prezzo del riscatto.

A questo proposito ricordo che l'anno passato la Giunta generale del bilancio eseguì un lavoro diligentissimo, per accertarsi con quali garanzie il Governo aveva determinato il prezzo del *forfait* per la Domodossola-Isella; e se ne occupò fino al punto di proporre un ordine del giorno, che la Camera approvò, perchè lo Stato potesse conseguire qualche miglioramento nel prezzo già convenuto con la Società.

Anche in Senato la questione del prezzo fu trattata con speciale diligenza, tanto che la commissione di finanza credette opportuno farsi comunicare i voti del Consiglio supe-



riore dei lavori pubblici, i rapporti degli ispettori ferroviari governativi, ed altri documenti.

E dopo approvata quella Convenzione, la Società Mediterranea, benchè avesse dato precedentemente il sensibile ribasso del 22.89 per cento, consentì tuttavia un altro beneficio allo Stato, che rappresenta oltre 300 mila lire.

Oggi non abbiamo alcun elemento per poter esprimere un giudizio anche di larga approssimazione. Non abbiamo che questo: a pagina 6 della relazione si legge che si è ottenuta una diminuzione di circa due milioni e mezzo sul primitivo prezzo della Società. Questa diminuzione, in rapporto al prezzo complessivo delle due linee, potrebbe rappresentare su per giù un 5 per cento di ribasso. Però questo ribasso deve essere diminuito di una somma notevole, che ha bisogno di qualche spiegazione.

Quando si trattò di dare alla Mediterranea la Domodossola-Isella, fu calcolato che dare alla Società la facoltà di poter trasportare in servizio sulle ferrovie dello Stato tutto ciò che occorre per la costruzione della linea, rappresentava circa 10 mila lire a chilometro di beneficio per la Società e di perdita per lo Stato, che queste 10 mila lire non avrebbe trovato nei prodotti.

Applicando le 10 mila lire a chilometro, importo dell'utile che a danno dello Stato avrà la Società col trasportare, a solo rimborso di spesa, materiali, operai ecc., per la costruzione delle due linee, applicando, dico, queste 10 mila lire a 121 chilometri, ne risulta una somma di un milione e 200 mila lire. Bisogna quindi dai due milioni e mezzo, che rappresentano la diminuzione conseguita sul prezzo della Società, togliere un milione e 200 mila lire.

Nella relazione ministeriale è detto che si è tenuto conto di questo beneficio che si faceva alla Società, ma può l'onorevole ministro assicurarci che fu calcolato nella misura da me accennata? Cosicché, tolto il milione e le 200 mila lire dai due milioni e mezzo, rimane tale una somma che equivale ad un ribasso del 3 per cento circa.

Ora mi domando: la Società Mediterranea, quella stessa che ha fatto tanto il progetto della Domodossola-Isella, quanto i progetti delle due nuove linee, perchè nel primo caso fa un ribasso che giunge fino al 25 per cento, e nel secondo appena un ribasso che si aggira intorno al 3 per cento?

Si potrebbe rispondere che la Società in questo secondo caso ha calcolato prezzi più bassi, che non nel precedente progetto. Se questo fosse vero, se questo fosse dimostrato a luce di sole, prezzo per prezzo, la risposta sarebbe perentoria; ma le interruzioni dell'onorevole Curioni, che, per quanto fatte a bassa voce, giungono fino al mio orecchio, mi ricordano che i progetti non sono stati ancora definitivamente studiati sul terreno. Queste interruzioni mi fanno avvertito che i prezzi della Mediterranea si possono fare anche a comodo.

Ad ogni modo, poichè non ci troviamo in presenza di elementi tecnici positivi, può essere meno infondata la supposizione che la Mediterranea, ricordandosi che per la Domodossola-Isella fu obbligata, dopo una specie di gara, a fare un ribasso del 25 per cento, abbia tenuto i prezzi piuttosto su che giù. E siccome per una somma di 45 milioni ogni uno per cento di ribasso vuol dire la bella cifra di 450 mila lire, confido che l'onorevole ministro potrà fornire alla Camera dati più che sufficienti su questa che è per me la nube più densa delle Convenzioni.

Dotazione del materiale rotabile e d'esercizio. Questa dotazione nelle convenzioni del 1885 fu stabilita in ragione di 12 mila lire a chilometro per le ferrovie complementari. Ma l'esperienza dimostrò che la somma era scarsa, tanto che vennero ulteriori provvedimenti legislativi per aumentarla.

Si può calcolare che in media la somma occorrente per avere un materiale proporzionato ai bisogni delle linee complementari, è di 16,400 lire a chilometro, come fu esposto, se ben ricordo, nella relazione ministeriale alla Camera sulla linea Domodossola-Isella.

Ora per la Santhia-Borgomanero si sono stabilite solamente le 12 mila lire, che l'esperienza ha dimostrato scarse.

Ebbene che cosa avverrà? Avverrà che il materiale corrispondente alle 12 mila lire non basterà per l'esercizio della Santhia-Borgomanero, ed allora la Società mediterranea, avvalendosi di una facoltà, direi quasi, necessaria consegnata nelle presenti convenzioni, dovrà servirsi del materiale che circola sulla rete dello Stato, il quale lo paga con i suoi danari.

Anche per l'Arona-Ferriolo-Domodossola sono poche le 20 mila lire a chilometro

perchè naturalmente in quella linea, che sarà di grande traffico, dovranno circolare locomotive pesantissime e costose, dovranno circolare treni con carrozze di lusso, che costano ognuna decine di mila lire.

Quindi, ripeto, anche le 20 mila lire a chilometro stabilite per l'Arona-Ferriolo-Domodossola sono una somma di molto inferiore ai bisogni effettivi. Ed anche qui si verificherà lo stesso che accennavo poc'anzi: cioè, che la Mediterranea, per poter fare il servizio, dovrà ricorrere al materiale dello Stato.

E noi, materiale non mi pare che ne abbiamo da regalare.

Non mi occuperò delle varianti, perchè ne ha parlato, e non brevemente, l'onorevole Curioni. Ma osservo semplicemente questo: come è possibile che da un ufficio governativo non si leggano nemmeno gli atti parlamentari, per questioni di tanta importanza? Perchè, se si fosse letto il resoconto del Senato, dell'anno scorso, a proposito della convenzione sulla Domodossola-Iselle, si sarebbero lette delle gravi osservazioni, fatte da un ex-ministro del tesoro, dall'onorevole Vacchelli, precisamente riguardo a quella formula errata, pericolosa, non voglio dire insidiosa, che riguarda le varianti; e si sarebbe potuto oggi presentare al Parlamento una formula corrispondente ad una tutela più efficace degli interessi dello Stato.

Altro danno gravissimo risentirà lo Stato da due importanti disposizioni che riguardano le tariffe, e di cui non so se mi occuperò più particolarmente, quando si discuteranno gli articoli. Una è la disposizione, di eccezionale gravità, che riguarda il modo di calcolare, con criterio diverso da quello ora vigente, la via più breve per l'istadamento delle merci; e, poichè si è parlato tanto di serpi, questa mattina, io credo che la serpe si nasconda proprio qui. Naturalmente la serpe l'ha messa la Mediterranea, ed il Governo non l'avrà veduta, perchè troppo abilmente nascosta. (*Commenti*).

Un'altra disposizione lesiva degli interessi dello Stato, è quella che riguarda la ripartizione dei prodotti delle merci a carro completo. Molto opportunamente, nell'interesse del commercio, si è stabilito che le tasse di trasporto debbano essere calcolate sulla base del cumulo delle distanze, pure per le linee che si concedono alla Mediterranea, come se facessero parte della

rete dello Stato anche prima di essere riscattate.

Però, se questo è stato fatto lodevolmente per il commercio, bisogna osservare che la ripartizione dei prodotti da eseguirsi distintamente pei percorsi sulle reti dello Stato e pei percorsi sulle linee concesse alla Mediterranea, porterà alla conseguenza che sarà lo Stato solo che pagherà i benefici che si danno al commercio. In altri termini, vi saranno due tariffe, una reale e ridotta nell'interesse del commercio, e l'altra teorica e più elevata nei rapporti fra la Società e lo Stato, il quale riceverà nella compartecipazione ai prodotti quel tanto di meno, che pel cumulo delle distanze il commercio ha pagato. Se la Camera crede che io debba esporre un esempio, per chiarire il mio concetto, sono pronto.

*Voci.* No, no, è chiaro.

**Tedesco.** Un'altra disposizione che merita uno speciale esame, è quella che stabilisce l'utile del sette e mezzo, al di là del quale lo Stato partecipa in ragione del 50 per cento. Questa disposizione che, a leggere la relazione ministeriale, appare come un grande beneficio, credo che avrebbe bisogno d'essere corretta. Mi conceda la Camera che io risalga alle origini,

In una legge del 9 luglio 1850, con la quale s'accordava la concessione della ferrovia Torino-Savigliano, fu stabilito che quando il prodotto netto di quella linea avesse superato il 10 per cento, lo Stato entrava in compartecipazione in ragione del 50 per cento sul di più. Questa disposizione, come accade di tante altre, si andò a mano a mano ripetendo: fu ripetuta in posteriori leggi di concessioni; fu ripetuta nella legge sarda del 20 novembre 1859 sui lavori pubblici; fu ripetuta nella legge italiana del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici; e si è ripetuta nientemeno che fino al primo trimestre dell'anno 1901.

Nel primo trimestre di quest'anno avvenne che discutendosi una domanda di concessione di ferrovia in uno dei Consigli del Ministero dei lavori pubblici, fu osservato: ma è mai possibile che nel 1901 si continui a lasciare una disposizione di questo genere, che rimonta al 1850, ad oltre mezzo secolo fa? Per lo meno, anche a non volere stabilire una ragione inferiore, per lo meno (si aggiunse) bisognerebbe ripetere in questa concessione la ragione del 7 e mezzo, che è

quella stabilita nelle Convenzioni ferroviarie del 1885.

Ebbene dopo d'allora, e di questo anche do lode all'onorevole ministro, nelle nuove concessioni fu stabilita precisamente la ragione del 7 e mezzo. Ma questa non è materia mia e me ne appello ai finanziari: oggi, alla fine del 1901, quando l'onorevole ministro del tesoro prepara un titolo al 3.50, si può ancora mantenere l'alta ragione del 7 e mezzo per cento? E lo stabilire oggi questa aliquota, non può essere una specie di vincolo morale per l'avvenire, in occasione di eventuali convenzioni ferroviarie?

Poichè mi trovo a parlare della compartecipazione dello Stato, osservo ancora una altra cosa. Nel gennaio 1901 la Commissione ferroviaria presieduta dall'onorevole Saprito, che insieme ad altri nostri colleghi vi mette dentro tutto l'animo suo, cioè la Commissione che studia l'ordinamento delle nostre reti dopo il 1905, presentò al ministro dei lavori pubblici un disegno di legge intorno alla contabilità e al sindacato finanziario delle strade ferrate.

Questo disegno di legge era stato anche esaminato da un'altra Commissione governativa, da quella che studia la questione dei riscatti. Le due Commissioni credevano entrambe che si trattasse di un argomento da risolvere d'urgenza, di un argomento da risolvere prima che il Parlamento possa avere dinnanzi il ponderoso problema del futuro esercizio ferroviario. E credevano a questa urgenza, che risponde a una grande necessità di Stato, perchè noi ci siamo trovati specialmente di fronte alla Mediterranea in questa spiacevole situazione, che quando gli ispettori governativi (parlo di cose di dominio pubblico) si presentarono agli uffici della Mediterranea per esaminare quali utili la Società aveva conseguito sulle costruzioni, la Società con moltissimo garbo li mise gentilmente alla porta. Lo Stato naturalmente ha portato la questione dinnanzi agli arbitri, ed ora essa si trova in sede di appello.

Ora io domando: poichè queste questioni hanno una portata finanziaria grandissima nell'interesse dello Stato, rimarranno esse insolute anche di fronte all'attuale condizione delle due linee del Sempione? Ed il giorno in cui noi ci presentassimo alla Mediterranea per accertare se quel tale sette e mezzo fu sorpassato, non si potrebbe ripetere la scena che ho ricordato?

E passo ad altre osservazioni. Come ha detto l'onorevole Curioni, queste convenzioni non dovevano essere presentate all'approvazione del Parlamento, se non ci fosse stata la clausola del riscatto. In tal caso, se cioè il Governo avesse provveduto con le facoltà che ha il potere esecutivo, io non dubito che avrebbe stipulato con la Mediterranea quelle stesse clausole, che tutti i giorni si pongono per determinate materie negli atti di concessioni ferroviarie. Orbene, qui si sono fatte parecchie agevolanze alla Mediterranea, e qualcuna credo di averla già detta. Ma ce ne sono ancora delle altre. Una, per esempio, è la cessione gratuita di materiali di armamento, di meccanismi, ecc., dell'attuale stazione di Arona; e si fa questa cessione dopo che lo Stato dà alla Mediterranea 6 milioni per la nuova stazione di Arona. Inoltre si cede gratuitamente l'acqua per la trazione elettrica, che la Società proporrà soltanto quel giorno in cui ad essa converrà di proporla, e sarà tutta a suo esclusivo beneficio.

E le agevolanze non sono finite. Mentre il secondo binario nella galleria del Sempione dovrà farsi quando i prodotti abbiano raggiunto le 40 mila lire al chilometro fra Briga e Domodossola, si pattuisce che la Società sarà obbligata ad impiantare il secondo binario sull'Arona-Domodossola solo quando il prodotto abbia toccato le lire 50,000.

Dicevo che se il Governo non avesse avuto, più che il dovere, la correttezza di invocare il giudizio del Parlamento, ed avesse provveduto a queste concessioni per Decreto Reale, avrebbernaturalmente ripetuto le clausole consuete di tutte le concessioni ferroviarie. Fra queste ve ne sono due, che con grande sorpresa non ho trovato in queste convenzioni. Una è quella che riguarda l'ex personale governativo addetto alle costruzioni ferroviarie, il personale di cui ci ha parlato l'onorevole De Seta, portando qui una nota umanitaria, e toccando fibre che in tutti noi rispondono sempre. Nelle consuete concessioni si prescrive che una metà del personale tecnico e di segreteria necessario per la costruzione e per l'esercizio delle linee debba prendersi dall'antico personale di Stato; ma su ciò non è detta neppure una sillaba, nelle convenzioni di cui si parla.

Un'altra clausola prescrive che gli impiegati pel servizio non tecnico si debbano scegliere, almeno in ragione di un terzo,

fra gli ex-militari; però, se ho letto attentamente tutti gli articoli, neanche di questa clausola si rinviene traccia.

Onorevoli colleghi, io ho manifestato libero e schietto il mio pensiero. Ma confesso che l'animo mio è combattuto da due opposte correnti: da un lato è il convincimento che queste convenzioni non tutelino abbastanza l'interesse dello Stato, e che per lo meno la Feriolo-Domodossola non sia richiesta da ben dimostrate ragioni di servizio; sono dall'altro lato i doveri patriottici dell'ora presente. Chi non intuisce il momento psicologico della Camera, la quale dopo una memoranda discussione, in alcuni punti troppo pensosa, ma forse salutare come un temporale purificatore, sembra voler chiudere i suoi lavori col patriottico suggello di una legge fomentatrice di benessere nazionale, e quasi incitatrice a nuovi fatti legislativi? Chi non intuisce il sentimento delle popolazioni, che dalle linee del Sempione attendono più diretti benefici, delle nobilissime popolazioni alle quali, con cuore d'italiano, mando l'augurio più fervido di maggiori prosperità? Ebbene, data la struttura delle convenzioni, e date le condizioni psicologiche della Camera e di una parte del Paese, sento che è grave la responsabilità tanto di lasciar passare, come di contrastare questo che ormai può dirsi un fato ferroviario. (*Commenti*).

Altri che ne abbia l'autorità, potrà fare qualche concreta proposta, non per respingere la legge, perchè comprendo che la Camera non la respingerà, ma per migliorarla. (*Commenti*).

Da parte mia vi domando ancora un brevissimo istante di cortese attenzione, ed ho finito.

Le chiavi principali di questa nuova e ricca porta alpina, che tra fiorenti speranze si schiuderà all'Italia, noi le troveremo non solo nelle acque invidiate di Genova, ma anche, me lo consenta l'onorevole Curioni, nelle bene augurali acque di Brindisi.

A Genova diede molto il Paese, ma ancora non ha dato abbastanza. E per Genova, appunto a proposito del Sempione, ci fu dato un monito autorevole.

Nell'altro ramo del Parlamento, cinque anni fa, l'onorevole Saracco così si esprimeva in un documento parlamentare: « Sta bene che facciamo il Sempione, ma è pure mestieri che pensiamo a Genova nostra, se vogliamo coglierne i frutti. »

Per il porto di Brindisi poi si è fatto ben poco, e meno ancora per la linea litorale Adriatica, a cui l'onorevole Commissione raccomanda che si conceda il secondo binario, almeno nei punti principali; raccomandazione più che opportuna, alla quale di gran cuore mi associo. Quella linea, fin dall'agosto 1862, uno spirito chiaroveggente, il Sella, presagiva come « una delle principali arterie d'Europa », e « destinata ad avere un'importanza grandissima nel commercio con l'Oriente. »

Più che in altri punti della penisola, a Genova per parecchi mesi (lo vediamo anche in questi giorni) e lungo il litorale Adriatico in autunno, nonchè doloroso, è umiliante lo spettacolo delle angustie quotidiane, fra le quali si dibatte, talvolta nell'impotenza, il servizio delle nostre strade ferrate.

È umiliante il ricorso periodico dei piccoli espedienti edei sottili ripieghi, fra i quali l'industria dei trasporti, che tanta ricchezza dà al Paese, miseramente vive.

Innanzi a siffatte condizioni, quanti qui siamo, ardenti di fede italiana nel progresso economico della nazione, sospinti dal febbrile proposito di portare alla maggiore altezza i fati d'Italia, tutti dobbiamo volere una politica ferroviaria forte e virilmente agguerrita per poter combattere, con sicurezza di vittoria, le insidiose battaglie dei traffici.

Quanti qui siamo, cospiranti tutti per diverse vie alla grandezza della Patria, non possiamo nè contendere nè lesinare i mezzi che reputiamo efficaci per poter assicurare, con ragionevole rispetto ai diritti della finanza, un'equa e graduale soddisfazione alle oneste domande di pubblici lavori. Quanti siamo in quest'Assemblea, dove più forte batte il cuore della nazione, tutti, senza distinzione di parti politiche, non possiamo rimanere insensibili ad un alto grido di giustizia, che dalle Alpi all'estrema Sicilia vibra fremente per l'aria: non possiamo rimanere insensibili al grido, non so se supplice o imperativo, di popolazioni aspettanti da ventidue anni, ma oramai ferme e risolte nel volere che finalmente si ponga mano alle leggi. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Falcioni.

**Falcioni.** Ho seguito con vivissima attenzione gli onorevoli Curioni e Tedesco nella loro acerba censura del progetto che oggi si discute, e se per una parte ammirai,

ammiro ed invidia la potenza del loro ingegno, la forza delle loro argomentazioni e più che tutto la speciale competenza di questa compagine tecnico-legale, non vi nascondo però che le argomentazioni da essi espresse, non modificarono di un millesimo quel convincimento che prima aveva e che tuttora è in me radicato e profondo. Ed a quella stregua che essi hanno creduto di sostenere la inutilità assoluta delle linee di accesso al Sempione, io intendo di potervi dimostrare che la questione delle linee stesse si impone al Paese dal lato storico, tecnico, economico e morale.

Onorevoli colleghi, io non estenderò più la discussione, come era mio desiderio, sulla Santhià-Borgomanero, perchè l'onorevole Curioni, il quale ha avuto parole così crude contro la Arona-Domodossola, l'onorevole Curioni che rappresenta in questa Camera le sorti del collegio di Borgomanero, ci ha ammesso che la Santhià-Borgomanero è necessaria e indispensabile, (*Si ride*) per cui su questo argomento *ne verbum quidem*.

Io penso, onorevoli colleghi, che qualsiasi questione la quale si agiti in seno al Parlamento, debba avere la sua origine storica o nelle manifestazioni del popolo che noi rappresentiamo o negli atti del Parlamento stesso. E se, per avventura, il Parlamento ebbe già ad interloquire in una determinata questione, ritengo doveroso per la Camera di far tesoro dei precedenti intervenuti, uniformando per quanto è possibile le deliberazioni dell'oggi alle promesse di ieri.

Orbene, è fuori dubbio che la questione delle linee d'accesso risale all'epoca in cui fu ventilata, per la prima volta, la possibilità di addivenire al traforo del Sempione.

Nel 7 giugno 1879, discutendosi in questa Camera il disegno di legge sulle ferrovie complementari del Regno, l'onorevole Robecchi, deputato di Milano se non erro, lombardo certamente, rivolse alla Camera speciali vivissime raccomandazioni, perchè si comprendesse in quel disegno oltrechè il tracciato Novara-Domodossola anche l'Arona-Gravellona-Domodossola collocandola nella identica categoria, nello scopo precipuo di avere una comunicazione diretta con Milano. Risposero all'onorevole Robecchi l'onorevole Gentinetta, ex deputato di Domodossola, l'onorevole Serazzi e l'onore-

vole Ricotti e infine il relatore della Commissione onorevole Grimaldi, tutti invitandolo a non insistere nella sua proposta che riesciva per il momento fuori proposito. Ma aggiungeva l'onorevole Ricotti: « Non vi ha dubbio (noti la Camera) che allorquando sarà compiuto il traforo del Sempione, questa ferrovia assumerà vero carattere internazionale, ed allora, ma allora soltanto, gli interessi di Milano sarebbero gravemente offesi se non si eseguisse il piccolo tratto di ferrovia fra Gravellona ed Arona, col quale l'accesso da Milano al Sempione verrebbe abbreviato di oltre 12 chilometri. » (*Interruzioni del deputato Curioni*). Abbiate pazienza! Parleremo anche della Feriolo-Domodossola.

E l'onorevole Grimaldi, relatore, confortando maggiormente il dire dell'onorevole Ricotti, soggiungeva: « Quando il passaggio del Sempione con una ferrovia sarà un fatto di prossimo e sicuro compimento (e siamo appunto nella specie), l'onorevole Robecchi ci troverà certo d'accordo con lui per stabilire una linea di accesso tenendo conto degli interessi di Milano, e procurando di ottenere che si completi la grande linea ideata e propugnata da Napoleone il Grande ».

V'ha di più, e sempre per il ricordo storico:

Nella legge del 21 dicembre 1896, approvante il trattato stipulato il 25 novembre 1895 fra l'Italia e la Svizzera per il traforo del Sempione, all'articolo 5 chiaramente è detto:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero » e all'ultimo capoverso si soggiunge: « Provvederà anche il Governo perchè nella tariffa sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari, quando, all'apertura del Sempione, ma però non prima del 1° luglio 1905, la linea Santhià-Borgomanero e l'Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio. »

Avvertasi infine, onorevoli colleghi, come l'onorevole Di Rudinì, allora presidente del Consiglio dei ministri, nella relazione del 29 maggio 1896, con la quale presentava il trattato surriferito, conchiudeva dichiarando che « la esecuzione del tronco Arona-Gravellona poteva ritenersi assicurata. »

E l'onorevole Saracco, nella relazione 10 dicembre 1896 presentata al Senato,

avvertiva che « se il tronco Arona-Gravelona non fu introdotto come quello Santhià-Borgomanero, nel disegno di legge, questo avvenne per il motivo che mancava il voto del Consiglio di Stato e quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma nessun dubbio esisteva sulla spiccata importanza di queste linee a cui intanto la legge garantiva il beneficio delle tariffe differenziali di favore. »

Questi accenni storici, onorevoli colleghi, io ho creduto di dover ricordare a voi, perchè ognuno si convinca come il problema delle linee d'accesso e quello del traforo del Sempione nacquero gemelli e contemporaneamente si svolsero, e per persuadere chicchessia che di fronte all'avanzarsi di quella immane impresa del tunnel del Sempione affidata alla perspicace abilità della Società Brandt, Brandan e C., la causa delle linee di accesso, per la quale noi ci agitiamo, è, per usare anch'io, come l'onorevole Curioni, una frase legale, matura a decisione.

Se non che, onorevoli colleghi, io per il primo riconosco che i precedenti storici, anche quando racchiudano, come nella specie, un serio impegno del Governo verso il Paese, non costituirebbero di per sè soli, un vincolo, sia pure morale, ove non si riuscisse a dimostrare la importanza, direi quasi la indispensabilità, dell'opera che si reclama.

E per applicare il mio concetto alle linee di accesso al Sempione, occorre dimostrare che il complesso problema così come venne ideato, compulsato e risolto dalla Società Mediterranea, compendia in sè tutti gli elementi tecnici necessari a favorire nonchè i bisogni delle regioni interessate anche e soprattutto quelli più complessi della Nazione.

Orbene, tale dimostrazione mi riuscirebbe facile apprestarvi, ove fosse possibile sottoporre alla vostra disamina le carte topografiche e geografiche dell'Ossola e dei laghi Maggiore e d'Orta, chè in tal modo, assai meglio che dalle mie parole, vi persuadereste come il piano dalla Mediterranea proposto, con le opportune modificazioni suggerite dall'Ispettorato ferroviario governativo sia di una semplicità e di una logica meravigliosa. Per quanto fin d'ora io esprima l'avviso ed il desiderio che si debba, a mo' di esempio, accettare il progetto primitivo della Mediterranea rapporto alla stazione di Vogogna, ora ridotta a semplice fermata, con danno non solo di quel Comune, ma di pa-

recchi altri finitimi, ed in ispecie della Valle Anzasca a Vogogna confluyente. Così pure ritengo sia il caso di trasportare la stazione di *Albo* per modo che essa serva ai bisogni di Ornavasso capo luogo del Mandamento ed altri Comuni circostanti.

Questo solo mi basti accennare, che il tracciato della Mediterranea nel suo complesso s'impone all'occhio di chicchessia come quello che segue naturalmente il corso delle acque discendenti con lieve pendenza da Domodossola, la cui elevazione sul livello del mare è di 271 metri, a Mergozzo ed a Feriolo di metri 206 ed infine ad Arona, di 205 metri.

Figgendo poi gli occhi sulla carta topografica, di leggieri ci convinciamo (e questo risponda al contrario avviso dell'onorevole Curioni) come Arona sia il punto naturale di convergenza di tutte le provenienze dirette da Milano, Torino e Genova verso il Sempione.

Se si aggiunge, onorevoli colleghi, che in questa linea, quasi pianeggiante, le maggiori pendenze tutto al più raggiungono il sei per mille, che abbiamo lunghi rettili, amplissime curve e manufatti suscettibili di doppio binario, dobbiamo necessariamente concludere, che la Mediterranea, studiando il progetto in questione, ha seguito quei criterii scientifici e tecnici elevati cui doveva informarsi una linea di così grande traffico quale è quella del Sempione.

Ed io credo di poter affermare con tutta certezza, che, come il tunnel del Sempione, avente una lunghezza di circa 20 chilometri, è il più basso di tutti i valichi alpini, così la Arona-Domodossola è la più piana di tutte le linee d'accesso alle Alpi, ed è l'unica che possa compendiare in sè gli estremi per essere definita arteria principale d'accesso al Sempione.

A questo punto invoco la benevola attenzione dei colleghi, su di una considerazione oppostaci stamane dall'onorevole Curioni, sotto forma di argomento *ad hominem*: Badate, egli diceva, che nelle linee d'accesso ad altri valichi alpini, di non dubbia importanza, le pendenze e contropendenze, raggiungono ben più del 16.50 per mille, pendenza massima che si riscontra nell'attuale Novara-Domodossola. Ma, soggiungo io, noi per primi riconosciamo come sulle linee accedenti al traforo del Cenisio a quello del Gottardo ed alla galleria dei Giovi esi-

stono delle gravissime pendenze, ma è questo appunto che vogliamo evitare! Perchè, vedete, la scienza cammina, vola sulle ali del progresso, e sarebbe strano che dovessimo arrestarci, accettando come termini di paragone fatti od opere, che ai giorni nostri, se non sono ferravecchi, più non rispondono al progresso della scienza! (*Benissimo!*) Ecco perchè noi crediamo di sostenere, riguardo alla linea Arona-Domodossola, che, date le circostanze di fatto esistenti, date le condizioni topografiche attuali, essa è l'unica, la vera linea di accesso al Sempione.

Tante volte, onorevoli colleghi, nella foga del discorso la parola va oltre l'intento di chi la pronunzia; e quando io ho detto che l'Arona-Domodossola dev'essere l'unica grande arteria principale di accesso al traforo del Sempione, non ho inteso come che sia di imporre il mio convincimento alla contraria opinione di chi sostiene l'attuale Novara-Domodossola. Non intendo oppormi, ma desidero discutere anche su questo tema, persuaso come sono di poter dimostrare come la Novara-Domodossola, pur notevolmente modificata, non può rispondere allo scopo cui dovrebbe essere destinata, ove fosse adibita al servizio di accesso al Sempione. È appena d'uopo riaccennare, quello che poc'anzi avvertivo, come l'attuale linea Novara-Domodossola venne considerata d'interesse puramente provinciale e di seconda categoria (vedi Relazione Grimaldi 7 giugno 1879) per dedurre *a priori* con una vera presunzione *juris et de jure* che la medesima non può rivestire i caratteri nè avere la potenzialità di una linea internazionale.

Del resto, onorevoli colleghi, parliamoci chiaro: la Novara-Domodossola, come accade di tutte le ferrovie, che i nostri buoni villici con una punta di sarcasmo ma con altrettanta verismo chiamano elettorali, venne costrutta in modo da soddisfare agli appetiti di tutti coloro i quali aspiravano ad una stazione o fermata pur che sia. (*Si ride*). Tanto è ciò vero (lo notino i colleghi) che nel breve tratto di 90 chilometri noi abbiamo 24 tra stazioni e fermate. Ma la questione tecnica più grave, quella che rende assolutamente non discutibile la possibilità di valersi della Novara Domodossola come accesso al Sempione, è che sulla linea stessa, con un andamento altimetrico rappresentato da un'ascesa e discesa continua, sono frequenti le curve e controcurve di soli quat-

trocento metri di raggio, le pendenze e contropendenze fino al 16,50 per mille.

Gli stessi onorevoli Curioni e Tedesco lo ammettono. Abbiamo le stazioni di appena 250 metri di lunghezza, binario unico e ponti sul Toce insufficienti. Condizioni codeste le quali rendono la Novara-Domodossola assolutamente insufficiente; specie se si considera che le condizioni topografiche ed altimetriche del tunnel del Sempione, assicurano fin d'ora per quel valico una potenzialità enorme di traffico e di trasporto.

Ma l'onorevole Curioni, che è molto abile, ha voluto impugnare un'altra lancia a difesa della Novara-Domodossola, e stamane sostenne sempre dal lato tecnico, che, stando agli orari di servizio interni delle Società ferroviarie, i quali aveva potuto verificare ed esaminare per graziosa intercessione del ministro Giusso, sull'attuale linea Novara-Domodossola si possono ottenere quelle velocità che si desiderano, comprese fra un *minimum* di 60 chilometri ed un *maximum* di 75.

Io intanto, onorevoli colleghi, mi permetto di assicurarvi che, anche accettando come oro colato ciò che l'onorevole Curioni dichiara, non per questo potrebbesi definire internazionale una linea in cui si raggiunga la velocità di soli 60 chilometri all'ora. Ma occorre avvertire, che le indicate velocità massime sono quelle che possono avere i treni durante la marcia, non quelle commerciali che sono ben minori, dovendosi tener conto delle fermate e dei rallentamenti. V'ha di più: dagli orari di servizio, che ho anch'io verificati e compulsati per fortunata ispirazione, risulta vietato nel modo più assoluto *qualsiasi aumento di velocità per ricupero di ritardi*: ed è imposto di mantenere sempre una velocità uniforme a quella dall'orario prescritta, da Domodossola a Villadossola, da Piedimulera a Vogogna, da Gravellona ad Orta, ed, in qualche tratto, sempre secondo gli ordini impartiti nei detti orari, è anche vietato il transito delle locomotive pesanti.

Che più, onorevoli colleghi! Lungo questa linea noi abbiamo delle stazioni costruite con tale e tanta lesineria, che alcuni capi stazione, da me interpellati, ebbero a dichiararmi apertamente, che allorquando il servizio un pochino incalza non sanno proprio a che santo votarsi.

Ma soggiungono gli avversari: modifichiamo, rabberciamo, utilizziamo la linea attuale. Ed è questo, vedete, l'errore più



grave cui si appoggiano i sostenitori della Novara-Domodossola. Errore che appare evidente a chi spassionatamente consideri le condizioni topografiche di quella linea avente le forti pendenze e curve sovraccennate, curve e pendenze che non si possono evitare se non modificando radicalmente il tracciato.

Errore che riesce tanto più avvertibile, ove si consideri che l'utilizzazione della linea attuale, con le opportune modificazioni, oltrechè riuscirebbe sempre inadatta allo scopo, importerebbe di per sè una spesa maggiore dell'Arona-Domodossola, quale viene progettata dalla Mediterranea.

Per sorvolare su tante altre considerazioni, io mi permetto di far presenti alla Camera, quali, secondo il mio debole avviso, sarebbero le opere precipue, indispensabili per potere, come si propone, utilizzare la linea attuale:

1° Mutamento, in gran parte, del tracciato, e questo me lo ammetterà l'onorevole Curioni con la sua consueta sincerità;

2° Allargamento del tracciato stesso per l'armatura a doppio binario;

3° Allungamento di tutte, o quasi, le stazioni, le quali attualmente raggiungono una lunghezza di 250 metri (*Denegazione del deputato Curioni*), mentre invece quelle progettate dalla Mediterranea sulla Arona-Domodossola, con criteri decisamente moderni, raggiungerebbero una lunghezza di almeno 600 metri.

4° Soprattutto poi sarebbe indispensabile l'allargamento dei ponti attuali sul Toce. Ma notate: dicendo allargamento, non m'avvedo che, forse, esprimo una eresia tecnica, perchè non so se sia possibile allargare quei ponti, destinati ad una linea classificata di seconda categoria, non certo ad una rete internazionale.

Ora, sa la Camera quale cifra costarono i ponti sul Toce? Sei milioni!! Tiratene voi la conseguenza.

Invece con l'attuale progetto Arona-Domodossola, oltre che noi avremo una linea completamente pianeggiante, una linea (notate questo che è importante) con gallerie e con espropriazioni predestinate ad un doppio binario, avremo anche una forte riduzione nella spesa di trazione, appunto perchè, essendo piana la linea, non è necessario tutto quel combustibile che si rende indispensabile sulle linee di difficile percorso. Soprattutto poi, avremo una linea la quale, abbreviando le distanze fra l'Italia e gli altri

Stati e permettendo la concorrenza alle più importanti piazze commerciali estere, sarà fonte indiscutibile di maggior ricchezza internazionale.

Per modo che il suo compimento si impone anche dal lato economico.

È noto, onorevoli colleghi, come il movimento fra l'Europa occidentale (Francia ed Inghilterra) e l'Oriente, tenda ad abbandonare la via di Brindisi per riversarsi completamente al porto di Marsiglia. Tra Marsiglia e gli scali del Levante si sono attivati dei servizi marittimi, quali non potrebbero riscontrarsi migliori, per tutto ciò che si riferisce alla prontezza e alla comodità.

Di questo fatto si sono impensieriti e si occupano seriamente il Governo e le Amministrazioni ferroviarie, e più che tutto la città di Brindisi, la quale si è fatta iniziatrice di una provvida agitazione capitanata dal simpatico e valoroso suo rappresentante, il deputato Chimienti, per veder prontamente collegata la stazione della città col porto, a fine di evitare i maggiori disagi e perditempi del percorso ordinario.

Ed io sento il dovere di ringraziare qui pubblicamente quella illustre città, per avermi fatto partecipe con lettera cortesissima de'suoi giusti desiderati, che io reclamo alla Camera.

È ugualmente noto, come la linea di Modane attualmente percorsa dalla Valigia delle Indie, non è certo la più breve, e che l'Inghilterra ha già preso seriamente in esame la opportunità di far transitare le corrispondenze per altri Stati, avvantaggiando così di qualche ora il percorso.

Or bene, onorevoli colleghi, mentre la distanza tra Parigi e Brindisi per la via di Modane è di chilometri 1965, per la via del Sempione, progettata dalla Mediterranea, cioè la Arona-Domodossola, si riduce a chilometri 1780, e per la Novara-Domodossola, vagheggiata dagli amici, onorevoli Curioni e Tedesco, a chilometri 1906.

Per cui da Parigi a Brindisi per la linea Arona-Domodossola abbiamo un raccorciamento, sull'attuale linea per Modane, di chilometri 177 e per la linea Novara-Domodossola di chilometri 159. Ed a titolo di cronaca aggiungerò che la minor distanza fra *Losanna* e *Genova*, in confronto della *Losanna-Marsiglia*, è di chilometri 124.

Onorevoli colleghi, io credo che queste cifre riescano assai più eloquenti di quello che non lo potrebbero le mie parole. Que-



sto solo occorre aggiungere, che il minor percorso chilometrico verificantesi per la via del Sempione, secondo il tracciato Domodossola-Arona-Milano, mentre assicura a tutta prima un risparmio di tempo di circa quattro ore, consentirà di raddoppiare il risparmio stesso, avuto riguardo alle favorevolissime condizioni altimetriche della linea progettata, per modo che sarà risolto convenientemente il problema del minor percorso colla maggior celerità di trasporto, e la soluzione sarà rappresentata dalla concorrenza, la quale è pur sempre la vera chiave del commercio.

La Compagnia *Jura-Simplon*, per la prima ha compreso questa necessità di cose, e sembra che intenda procedere subito alla sistemazione del secondo tunnel attraverso il Sempione.

Tanto è vero, che già attualmente si sta eseguendo il raddoppio della linea fra Briga e Losanna, che io stesso verificai, e trovansi già molto avanzate le pratiche per la concessione della linea da Briga a Thun pel Lötschberg, il qual progetto avrebbe per intendimento principale di portare l'azione del Sempione nel cuore della Svizzera e più specialmente a Basilea, stabilendo così una diretta e favorevole concorrenza al Gottardo. Così pure la Paris-Lyon-Méditerranée è convinta di dover ridurre a miti pendenze il tronco *Frasne-Vallorbes*, ed a Ginevra ed a Parigi stessa fervono le agitazioni propugnanti il cosiddetto passaggio della *Faucille*, avente per iscopo di avvicinare di molto quelle due città.

Tutto ciò serve ad ammonirci che, se gli Stati esteri sentono il bisogno di predisporre le cose in modo da avere comunicazioni dirette e celeri al Sempione, non badando a spese enormi, l'Italia, che è destinata a raccogliere, prima, i benefici vantaggi che da quell'opera grandiosa saranno per scaturire, è in dovere di nulla lasciare intentato per mettersi almeno alla pari con le nazioni finitime.

Guai se la nostra inerzia, o la riluttanza nostra ci mettesse nella condizione di non poter apprestare le nostre linee d'accesso all'epoca dell'apertura del tunnel. (*Benissimo!*)

Senonchè gli onorevoli Curioni e Tedesco, i quali hanno capito l'importanza di queste osservazioni, che erano certo nelle menti loro ma che abilmente non hanno espresso, credettero di afferrare diversamente il toro

per le corna, mettendo innanzi la famosa questione dubitativa: esercizio di Stato o concessione privata?

Essi dicono: perchè voi, onorevoli colleghi, i quali tanto magnificate l'esercizio di queste future linee d'accesso, voi che vaghegiate i lauti compensi dalle medesime desumibili, perchè ne caldegiate la concessione ad una Società privata, la Mediterranea, anzichè proporre l'esercizio allo Stato?

Rispondo in due parole.

L'esperienza di tutti i giorni (parlo io d'esperienza, quantunque non ne abbia il completo diritto) c'insegna, che allora quando lo Stato addivenne in proprio alla costruzione delle ferrovie per mezzo di appaltatori diretti, le spese dell'impianto raggiunsero quasi sempre proporzioni straordinarie. Locchè del resto non è che la riproduzione, su larga scala, di quello che avviene tutti i giorni a colui che imprendendo, a mo' d'esempio, la costruzione di un edificio, mentre a tutta prima si bea nelle cifre microscopiche del preventivo che gli è stato posto innanzi dall'appaltatore, s'avvede poi che queste cifre assumono un ingrandimento telescopico a costruzione finita.

Porterò un esempio pratico non solo, ma di vera attualità.

La linea Arona-Domodossola progettata dalla Mediterranea, che è di chilometri 56 e che interseca una delle plaghe più ridenti del Lago Maggiore, dove le ville sono disseminate ad ogni piè sospinto e si susseguono maravigliosamente variopinte da Feriolo a Baveno, Stresa, Lesa, Belgirate-Arona, e dove gli espropri rappresentano cifre favolose; l'Arona-Domodossola che sarà costruita con manufatti destinati a doppio binario e che richiede parecchi *tunnels* fu preventivata in 24 milioni.

Il tronco della attuale Gozzano-Domodossola, avente soli chilometri 53,500, senza un tunnel e colle stazioni di misere proporzioni, è costata lire 28,500,000.

Anche a questo proposito, onorevoli colleghi, penso che le cifre non richiedano commento qualsiasi.

E notisi che il Governo, riservandosi il riscatto delle linee allo spirare delle Convenzioni, ha ottenuto tutto quello che poteva ripromettersi dalla Società concessionaria. Ed ha compiuto un atto eminentemente provvido, riservandosi non soltanto il riscatto delle linee, ma stabilendone fin d'ora il prezzo in lire 45,725,000, e cioè con

una diminuzione di 2,500,000 lire sul prezzo preventivato dalla Società Mediterranea stessa.

Che codesta sia stata operazione prudente è facile arguire, ove si pensi, che quando lo Stato avesse direttamente costrutte le linee, non avrebbe certamente nei primi anni di esercizio coperto gli interessi del capitale speso, poichè la potenzialità produttiva di una nuova linea non si appalesa in modo subitaneo, ma va gradatamente verificandosi. (*Approvazioni*).

Col disegno di legge proposto, lo Stato non anticipa capitali: e quando nel 1905 intendesse risolvere il contratto colla Mediterranea, nelle trattative a conchiudersi con la Società subentrante potrebbe imporre a questa nuove condizioni pel riscatto delle linee, per farle comprendere fra quelle dello Stato senza dover anticipare da parte sua il capitale necessario. Son ragioni codeste che si impongono, perchè consacrate dai fatti.

Onorevoli colleghi, io ho finito; e mentre vi ringrazio della benevola attenzione che mi voleste prestare, v'assicuro che io ho impreso a parlare su questo importante argomento, non per vaghezza d'interloquire nè per difendere unicamente gl'interessi della mia cara vallata Ossolana ove s'aprono le porte del Sempione.

Sostenendo modestamente, come le mie forze lo consentivano, il disegno di legge sottoposto dal Governo alla nostra approvazione, io intesi di difendere un interesse eminentemente nazionale. E mi auguro, proprio con tutto lo slancio del cuore, che a questa legge attribuiamo oggi la nostra solenne e completa sanzione, *una voce sonantes*.

Facciamolo, onorevoli colleghi, per compensare, come è dover nostro, i gravi sacrifici pecuniarii sostenuti dalle Provincie Subalpine e più specialmente da quelle di Milano e Genova per contribuire al compimento del traforo del Sempione, facciamolo per il decoro del Parlamento, e soprattutto per il bene del Paese. (*Bravo! Benissimo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

**Presidente.** L'onorevole Lucchini Luigi ha facoltà di parlare per svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere, nel modo più soddisfacente per i generali interessi del paese, all'allaccia-

mento della rete ferroviaria italiana col nuovo valico del Sempione;

considerando essere tuttavia non meno urgente, per la stessa economia nazionale, che sia assicurato pure il compimento della rete medesima secondo il programma delle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888, con la soddisfazione di tutti quegli interessi e delle più legittime aspettative delle popolazioni;

confida che il Governo, mantenendo i propri impegni e proseguendo l'opera già lodevolmente iniziata mercè la nomina e gli studi della Commissione istituita con Regio Decreto 21 luglio prossimo passato, presenterà prima della discussione dei bilanci 1901-902 le sue proposte all'uopo;

e passa all'ordine del giorno. »

**Lucchini Luigi.** Pur senza avere gli entusiasmi dell'onorevole Falcioni, io sono il primo a riconoscere più che l'opportunità, la necessità di un ben ordinato sistema di accessi al Sempione che nessuno potrebbe seriamente contestare nei concetti generali che formano il disegno di legge che stiamo discutendo. Io quindi non potrei seguire le critiche più o meno aspre che ne fecero gli onorevoli Curioni e Tedesco, e dovrei limitarmi a qualche riserva e a chiedere all'onorevole ministro qualche schiarimento che valesse a togliere dall'animo mio alcune dubbiezze intorno alle convenzioni che sono allegate all'attuale disegno di legge.

Un dubbio concerne l'obbligo (poichè non è, come il relatore della Commissione riferisce, soltanto una facoltà, ma è un vero e proprio obbligo che incombe allo Stato qualora la Mediterranea cessasse col 30 giugno 1905 dall'esercizio attuale) l'obbligo del riscatto a quel prezzo che è di circa 46 milioni, se non vado errato, e che dovrebbe essere pagato irremissibilmente e in una volta sola entro il luglio seguente.

Altra ragione di dubbio, ed è l'argomento svolto largamente stamani dall'onorevole Curioni, concerne il sistema prescelto di costruzione, concedendo questa all'industria privata anzichè procedervi direttamente da parte dello Stato, trattandosi di opera tanto importante qual'è quella delle linee d'accesso al Sempione. L'onorevole Curioni stamani accennava come, con tenue sacrificio dell'erario, si sarebbero potute direttamente costruire queste linee, nel modo stesso per legge si sta costruendo la Domodossola-Iselle la quale fa parte della stessa

rete prealpina. Ora, sia nella relazione del ministro, sia in quella della Commissione, non vi è traccia alcuna a questo proposito; e a me sembra che la questione meriti qualche schiarimento, perchè si dilegui ogni incertezza e ogni dubbio in proposito.

Ma la questione che più a me interessa in relazione all'oggetto che è l'argomento dell'ordine del giorno da me presentato, è quella che concerne l'entità del sussidio concesso per queste linee. Anche intorno a ciò gli onorevoli Curioni e Tedesco hanno fatto considerazioni che meritano qualche risposta; poichè gli è certo che dalla medesima legge del 1899 il sussidio deve essere commisurato al prodotto presunto delle linee date in concessione; e se il minimo prodotto presunto di queste ferrovie è ragguagliato a circa 35 mila lire per chilometro, fa una certa impressione che si sia concesso il massimo stabilito dalla legge. Tale sussidio importa un onere di oltre 600 mila lire per oltre 70 anni, e preoccupa coloro che sperano, e tanto più oggi con maggior fondamento, sperano che anche col mezzo dei sussidi chilometrici si possano costruire alcune di quelle ferrovie complementari che lo Stato ha preso impegno di fare eseguire in un termine più o meno prossimo.

Ho parlato delle linee complementari: e, intrattenendome, io devo ribadire quello che già altra volta ho affermato, che cioè si tratta di cosa la quale non interessa soltanto questa o quella località, ma che interessa in generale tutto il paese, si può ben dire dall'Alpi al Lilibeo, dalle pendici alpine di Primolano, di Gemona, di Tenda, sino alle spiagge siciliane e calabresi, dalle pianure venete, lombarde ed emiliane alle balze appenniniche della Garfagnana e delle Marche, sino alla direttissima, di cui oggi più si parla, Roma-Napoli. Ma è ancora argomento che interessa i medesimi accessi del nuovo valico del Sempione, perchè, come ben notava il relatore della Commissione, rilevando l'importanza che deve avere la costruzione delle ferrovie complementari in relazione al medesimo, esse « gioveranno grandemente al commercio e traffico interno, che è la principale materia del commercio estero. »

Ora, se il valico del Sempione deve servire non soltanto al commercio di transito e per la importazione delle merci straniere, ma un po' anche a esportare i nostri pro-

dotti, è più che mai interessante e urgente che si dia compimento alla rete ferroviaria italiana secondo quel programma che fu sanzionato con le leggi del 1879 e del 1888, favorendo così quella celerità e agevolezza nei mezzi di trasporto e di comunicazione, che costituiscono uno dei principali coefficienti dell'attività industriale e commerciale del paese.

Perchè il valico del Sempione e le linee di allacciamento possano rappresentare veramente un interesse nazionale, conviene porre tutta l'Italia in grado di poterne trarre profitto; e ciò non potrà accadere se non quando la rete ferroviaria nazionale sia completa, almeno e principalmente e innanzi tutto rispetto a quelle linee che le leggi organiche dello Stato credettero e stabilirono indispensabili perchè tutte le regioni e le popolazioni italiane possano fruire di quella rete.

Perciò noi guardiamo al valico del Sempione con la stessa compiacenza e con lo stesso desiderio con cui lo guardano le città e le regioni che vi sono più prossime e più ne debbono profittare, ma ancora con la lusinga, che vorrei si mutasse in certezza, che ne possano approfittare pure le più lontane popolazioni, accogliendo ben volentieri l'augurio testè fatto dall'onorevole Falcioni.

Detto ciò, torno al punto da cui ho preso le mosse, ossia al desiderio di sapere quale influenza potrà esercitare il sussidio di oltre a lire 600,000 annue, accordato alle linee del Sempione in relazione con l'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, che fissa il limite di mezzo milione come misura del sussidio da accordarsi alle ferrovie concesse all'industria privata. Discutendosi il bilancio del tesoro, l'onorevole Curioni sollevò la questione di sapere che cosa dovesse intendersi per quel limite di mezzo milione segnato nella legge del 1899, e provocò un dibattito a cui partecipava anche l'onorevole Zeppa, come relatore del bilancio. L'onorevole ministro Di Broglio diede spiegazioni in proposito. Io però confesso che non le ho capite bene; e desidero di averne di più esplicite e persuasive. Per conto mio, d'altronde, credo che questa sia una legge speciale, e che il sussidio stabilito per le linee del Sempione non abbia a influire menomamente sull'applicabilità dell'articolo 4 della legge 1899. Credo ancora che il Parlamento sia sempre libero nella determinazione di questo limite (*Segni di assenso del deputato Zeppa*) e godo

che l'onorevole Zeppa, che mi onora della sua attenzione, faccia segni affermativi.

Oltre a ciò, il mio ordine del giorno ha una importanza e una portata ben maggiori; poichè, come l'onorevole ministro ha ripetutamente riconosciuto, parecchie di queste linee complementari non si potranno eseguire col sistema delle sovvenzioni, ma sarà necessario provvedervi in altro modo. D'altronde, si dice e si conferma che l'onorevole ministro dei lavori pubblici intende presentare una legge di consolidamento del suo bilancio: ragione questa che rende ancora più urgente risolvere il problema delle complementari, le quali in questo consolidamento possono trovare il modo di assicurare e affrettare la loro attuazione o possono vedere compromesso il proprio avvenire.

Confido però che il mio ordine del giorno (che, sebbene porti la mia sola firma, è confortato del consenso e fu presentato in nome di tutti i colleghi interessati al compimento di queste ferrovie) ottenga pure il consenso pieno e incondizionato del Governo. Infatti, l'onorevole ministro Giusso nella seduta del 9 maggio, rispondendo alla mozione da me presentata unitamente ad altri molti colleghi, e più ancora in quella del 27 giugno, rispondendo a vari oratori nella discussione del suo bilancio, ha fatto intendere ben netto e chiaro il suo pensiero, quello cioè di voler risolvere concretamente la questione delle ferrovie complementari. E ha dato principio all'attuazione di questo pensiero nominando una Commissione tecnica, con l'incarico (come dice il Reale Decreto, che la istituisce) « di esaminare e proporre i metodi per risolvere nel modo più opportuno il problema della esecuzione delle ferrovie che dovrebbero far parte della rete complementare del regno ».

Nè il ministro intese (diceva ben chiaro nella seduta nel 27 giugno) « che la nomina della Commissione fosse una di quelle astuzie con le quali qualche volta si cerca di procrastinare la soluzione di un problema ». Egli stesso la volle presiedere, soggiungeva, « per non mettersi al riparo dietro altrui responsabilità » e per « cooperare direttamente acchè la questione fosse risolta presto e nel miglior modo. »

Perciò noi non abbiamo potuto che compiacerci della nomina di questa Commissione, e il nostro compiacimento si è accresciuto quando l'abbiamo veduta all'opera

con le frequenti riunioni e con le visite e inchieste compiute sul posto, per rendersi conto esatto dei tracciati e delle condizioni economiche e tecniche che vi si riferiscono.

D'altronde, l'onorevole Giusso è tal gentiluomo da non potersi mettere in forse le sue parole, le sue promesse e le esplicite dichiarazioni fatte e ripetute in queste diverse occasioni. « Le parole dell'onorevole Lucchini (egli diceva nella seduta del 9 maggio 1901) sono state e sono la mia divisa. Io desidero che le popolazioni non siano ingannate, e non farei giammai la promessa di attuare domani quello che so di non poter fare. »

Non può dunque neppure passarci per il capo il dubbio che le popolazioni siano state altra volta illuse e ingannate, come lo furono in passato, con l'invio delle Sotto-commissioni tecniche: ciò che ha fatto rinascere naturalmente viva la speranza di veder in un tempo prossimo realizzati i loro desiderî, soddisfatte le loro giuste esigenze.

Il nostro ordine del giorno non fa quindi che andare incontro all'onorevole ministro, non fa che esprimerne e concretarne i propositi.

E la parola dell'onorevole ministro dei lavori pubblici ha ricevuto testè autorevolissima conferma dalla parola dell'onorevole presidente del Consiglio il quale, pochi giorni or sono, pur trattandosi di questioni concernenti soltanto alcune Province italiane, coglieva questa occasione per dire che anche alle ferrovie complementari si sarebbe provveduto, a due sole condizioni, a patto cioè di non turbare le condizioni della finanza e con « razionale gradualità. »

Ora, io stesso svolgendo nella seduta del 9 maggio la mia mozione, accennava appunto come a queste ferrovie si sarebbe potuto provvedere consolidando, allora io diceva non tutto il bilancio, ma soltanto alcuni capitoli della parte straordinaria, intestati alla costruzione delle ferrovie, e destinando alle nostre linee pochi milioni di quelli che vi figurano, e che non sarebbero sottratti ad altra destinazione; per modo che, senza alterare il bilancio e in una breve serie di anni, se ne verrebbe a capo.

Io stesso, ancora in quella seduta, dichiaravo molto nettamente come non fosse nell'animo nostro il pretendere che tutte in una volta queste ferrovie si fossero dovute eseguire.

Più modeste, adunque, onorevoli colle-

ghi, non potrebbero essere le nostre domande, le nostre aspirazioni; il nostro ordine del giorno non potrebbe essere in maggiore accordo col pensiero del Governo, e oso dire con quello della Camera, che mostrò di consentirvi.

Tanto più emerge la ragionevolezza dei nostri desiderî in quanto poi non si tratta che di dare esecuzione a impegni formalmente assunti dal Governo; non si tratta che della osservanza di leggi debitamente sanzionate dal Parlamento e che non furono abrogate da alcuna successiva disposizione di legge; si tratta di diritti consacrati da queste leggi e che riceverterò nuova consacrazione da voti parlamentari e, per talune di queste linee, dai sacrifici sostenuti dalle popolazioni interessate. Si tratta di un atto di vera e propria giustizia verso popolazioni le quali hanno ben dato il loro contributo per la esecuzione di altre linee comprese in quelle stesse leggi e che ebbero la fortuna di avere più sollecita esecuzione al tempo delle vacche grasse, quando chi sapeva arrivar primo aveva facile fortuna, e ora troppo giustamente reclamano l'esecuzione delle proprie.

Ma sebbene adesso sembri che siamo per uscire dal tempo delle vacche magre, tuttavia i rappresentanti di codeste popolazioni, animati come devono essere da quello spirito patriottico che, con tanto splendore di parola e opportunità di momento, l'onorevole presidente del Consiglio evocava ieri l'altro, non contrastano punto che siano eseguite queste linee di accesso al Sempione nello interesse generale del paese, ma vogliono che per ogni sua parte esse siano profittevoli e benefiche. Noi invociamo che non vada disgiunta la contemporanea soluzione del problema che ci sta a cuore, e che, sia pure senza turbare le condizioni della finanza e con razionale gradualità, venga compiuto quest'atto di giustizia.

Facendo infine ragione al nostro buon diritto, si farà opera d'interesse generale del Paese, non soltanto dal punto di vista economico e civile, ma anche da quello della tranquillità e della pace pubblica: poichè nè noi deporremo le armi, nè le popolazioni interessate cesseranno di reclamare, di agitarsi e di protestare finchè la questione non sia convenientemente risolta. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis.

**De Andreis.** Onorevoli colleghi, al punto a cui è arrivata la discussione mi pare che non convenga allungarla di troppo. Io poi per un'altra ragione sarò breve, ed è che non intendo in generale difendere coloro i quali sono presenti e possono difendere sè stessi. Sono completamente sicuro che per tutto ciò che riguarda la Convenzione, anzi le due Convenzioni, tanto il relatore quanto il ministro sapranno difendere per loro conto i patti che sono nelle Convenzioni, senza che io aggiunga una parola.

Certo se noi facessimo qui una questione generale sull'esercizio di Stato o su quello privato, sulla costruzione per mezzo dello Stato oppure per mezzo di aziende private, se si facesse una discussione larga, esauriente, che riflettesse tutte le ferrovie, che noi, credo, dovremo fare nel 1904, io avrei idee così radicali che non solo questa Convenzione, ma nessuna Convenzione dovrei approvare.

Ma non è questa la sede in cui io e gli amici miei possiamo esporre le nostre idee sopra l'argomento ponderosissimo dell'esercizio e della costruzione delle ferrovie. Ne parleremo nel 1904, allora avremo tempo per ciò (*Interruzioni*), avremo maggior tempo disponibile e saremo più preparati.

Ma un'altra ragione per cui non esamino minutamente le Convenzioni è perchè credo che sia facile far la critica di qualunque Convenzione; ognuna delle parti trova che la Convenzione non è che una transazione reciproca, nella quale ognuno sacrifica qualche cosa del proprio per ottenere qualche cosa dall'altro contraente; e se noi dovessimo sempre domandare quello che giova a noi rispetto all'altro contraente, non si potrebbe fare alcuna Convenzione; poichè ostinarsi a introdurre nel testo di una Convenzione tutta la serie di vantaggi che sono a favore dell'un contraente è tanto come dire all'altro: abbiamo voglia di respingere la Convenzione; sarebbe lo stesso che si volessero presentare delle modificazioni, che si sa non potersi sostanzialmente ottenere.

Per queste ragioni dunque non entro nel merito delle Convenzioni, per quanto debba notare un punto su cui richiamo tutta l'attenzione della Camera. Gli oppositori, specialmente l'onorevole Curioni e l'onorevole Tedesco, hanno appuntato i loro strali sopra una delle Convenzioni; e ciò perchè in effetto l'opposizione vera, sostanziale è fatta alle Convenzioni per forma, ma è fatta in

realtà ad una linea a favore di un'altra via. Essi intanto hanno dimenticato di dire che è vero che la legge sanciva la costruzione della Santhià-Borgomanero, ma che nel presente disegno di legge si è aggiunta la Borgomanero-Arona, che non era compresa in nessuna legge; e che la Convenzione Santhià-Borgomanero-Arona come concessione alla città di Torino è la stessa, salvo alcuni minuti dettagli, la stessa precisa della Arona-Feriolo-Domodossola. Quindi a me pare che la logica imporrebbe agli egregi colleghi Tedesco e Curioni di respingere non solo la Convenzione Arona-Feriolo-Domodossola, ma di respingere anche la Santhià-Borgomanero-Arona, in quanto essi dichiarando che le condizioni contrattuali sono così gravose per una linea, non possono ammettere che esse sono vantaggiose per l'altra, quando tutte le condizioni essenziali, principali sono le stesse; quando il riscatto è fatto nello stesso modo, quando la partecipazione del Governo al sopra più dell'utile al di là del sette e mezzo per cento è fissato eguale per ambedue le linee, quando la costruzione è fissata nello stesso tempo, quando, ripeto, tutte le reali ed essenziali condizioni del contratto sono eguali per tutte e due.

Io però capisco una cosa; ognuno ama e ama molto da vicino i propri amici, e qualche volta l'eccessivo amore nasconde agli occhi dell'amico i difetti dell'altro amico. Se voi andate a dire ad uno che ama molto, molto davvero, che l'amico suo o la donna da lui amata ha il naso rincagnato o gli occhi storti, voi lo vedrete sollevarsi a disdegno, quando invece nello stesso momento criticherà l'amico o la donna d'altri. Ed io comprendo nell'onorevole Curioni questo eccessivo amore degli amici suoi che per tanto tempo hanno confidato a lui il mandato di sostenere qui gli interessi della nazione, ed ammetto che questo eccessivo amore per gli amici suoi gli faccia un po' vedere le cose con dei colori molto diversi dalla realtà.

Posso rammentare, che non è sempre vero che le cifre sieno perfettamente la rappresentazione del vero. Le cifre (e me lo insegnano i cultori della statistica) rappresentano le cifre senz'altro; bisogna saper leggere nelle cifre, e soprattutto bisogna paragonare le cifre in condizioni eguali, in modo che non resti se non una condizione su cui il giudizio possa intervenire a de-

cidere delle diversità. Che se le cifre invece rappresentano elementi vari e complessi, e in condizioni diverse e complesse, allora basta valutare diversamente le diverse condizioni per far dare alle cifre conclusioni diverse da quelle che si credeva di poter ottenere. Le foglioline d'oro, le quali viste per riflessione sono di quel bel giallo che tutti noi ammiriamo, viste invece per trasparenza diventano tutte di un colore roseo, altrettanto bello; e le cifre dell'onorevole Curioni viste per riflessione possono significare tutto quello che egli ha suggerito, ma viste forse per trasparenza, cioè viste per il contrario, potrebbero fors'anche venire a significare qualche cosa di ben diverso e forse di contrario da quello che egli ha creduto di dover sostenere. Perchè sopra queste cifre, sulle quali unicamente mi tratterò un poco, bisogna fare un'osservazione assai importante.

Io voglio accettare tutte le cifre esposte dall'onorevole Curioni, anche perchè non voglio consumare il tempo nel verificarle, e perchè ho visto che l'esattezza con cui egli ha riferito anche i centimetri delle gallerie mi assicura che lo studio è stato fatto da lui con una diligenza degna di miglior causa; egli non ha tralasciato neppure i rotti.

Ma tanto per ciò che riflette le pendenze, quanto per ciò che riflette le curve e per ciò che riflette le gallerie, egli ha voluto paragonare due dati completamente ed essenzialmente differenti.

Per le curve. Quando voi volete esaminare la linea del Gottardo e sapete che per vincere certi dislivelli in breve spazio planimetrico bisogna ricorrere alle gallerie elicoidali, voi non potete evidentemente paragonare quella linea, essenzialmente alpina, con una linea la quale è prealpina, e non è in condizioni assolutamente eccezionali. Voi trovate che nelle linee alpine le curve discendono al minimo possibile col grande traffico; ma evitate di dire che questa è la necessità delle cose, che quando si vuole andare in montagna e non si vuole andarci con un elevatore, bisogna per necessità elevarci grado a grado con una specie di elica, vincendo così solo quella pendenza che si può vincere con le nostre locomotive e facendo le curve minime che si possono fare, compatibilmente con l'esercizio.

Così, quando mi paragonate i chilometri

di una galleria prealpina ai chilometri di galleria delle linee alpine, è certo che voi paragonate anche qui due unità assolutamente distinte e in condizioni assolutamente diverse.

Volevate voi che al Gottardo si salisse sul Monte Ceneri volendo andare al di là, e poi si ridiscendesse per evitare la galleria che attraversa il Monte Ceneri? Volevate che la linea, per esempio, seguitasse sempre il corso del Ticino vincendo soltanto i dislivelli dove ci sono le cascate, a rischio, per esempio, di fare un po' la figura delle ferrovie della Valtellina le quali ad ogni ingrossamento dell'Adda vengono inondate e rovinate?

In conclusione perchè volete andare al Gottardo, benedetto Dio, mentre invece potevate discendere al Po, e non avevate bisogno nè di gallerie, nè di pendenze eccessive, nè di curve troppo spinte, nè di tutti quei lavori di arte che sono assolutamente necessari sulle linee di montagna?

Che se io volessi fare un altro paragone e volessi dimostrare, per esempio, che le linee del Gottardo, del Cenisio, dei Giovi sono in magnifiche condizioni di pendenza e di curva di galleria volete che io ve le paragoni con la ferrovia della Jungfrau, tutta in galleria e in pendenza eccezionale, o con le ferrovie di Zermatt e del Gornergrat?

Io vi dimostrerò che a ben altre pendenze salgono le ferrovie, se volete che io ve le paragoni con le ferrovie che salgono arditamente sui ghiacciai delle Alpi.

Ripeto, quando si vogliono paragonare fra loro esattamente due strade, bisogna prenderle nelle stesse condizioni: se no il paragone se ne va. E così anche per il traffico, il quale è assolutamente diverso in due linee di diversa condizione. Quando voi paragonate dunque abilmente la ferrovia Novara-Orta-Domodossola alle grandi linee alpine, vi mettete subito nel caso di voler dimostrare una cosa contraria alla realtà. Perchè non paragonate, poichè tutto il problema è qui, la linea Novara-Domodossola con la Arona-Feriolo-Domodossola? È qui il vero dibattito e se noi su questo punto portiamo la nostra attenzione, allora vedremo, paragonando queste due linee, che le curve della Novara-Domodossola, per quanto sul tratto che va a Gozzano siano non indifferenti, sono superiori ai 400 metri di raggio e possono permettere un traffico intenso. Ma

sul tratto più lungo Gozzano-Orta-Domodossola, le curve sono, è vero, non inferiori ai 400 metri, ma sono per la maggior parte vicine ai 400 metri, sicchè lo stesso dislivello tra la rotaia interna e la esterna impedisce le grandi velocità.

E quando poi queste curve sono, come nella Gozzano-Orta-Domodossola, frequentissime, perchè debbono seguire tutto l'andamento della montagna, quando lungo il lago d'Orta, per esempio, voi avete la linea quasi in falso sopra il lago in modo che per mettere un secondo binario o bisognerebbe entrare nella montagna o appoggiare tutto il secondo binario in rilevato con gravissima spesa; quando voi pensate a tutto questo; e dall'altra parte avete una linea la cui pendenza è inferiore o raggiunge appena il 6 per mille, e dove le curve sono a grandi raggi, dove tutte le difficoltà insomma sono minori in tutto nel tratto Arona-Domodossola; quando avete tutto questo, allora il paragone, collega Curioni, a che riesce? A dimostrare che la linea Arona-Feriolo-Domodossola si trova assolutamente in condizioni eccezionali per ciò che riguarda il grande traffico, non solo rispetto ai valichi alpini, ma è immensamente superiore a quella stessa linea che voi difendete.

Ma non basta ciò. Io sono rimasto colpito da un argomento che sorge luminoso dai fatti, ed è questo: Torino domanda, e giustamente, la Santh'ìa-Borgomanero; poteva arrestarsi a Borgomanero, ma no, signori, domanda ancora la Borgomanero-Arona, la quale, secondo voi, non serve a nulla; e voi allora obbietate che Torino fa male i propri affari. Cari signori, noi conosciamo non soltanto i deputati torinesi ma anche gli amministratori della provincia e del comune di Torino, e nella conferenza tenuta a Torino noi abbiamo visto con quanta tenacia abbiano sostenuto gli interessi legittimi del Piemonte. Non dite dunque ai torinesi che non sanno far bene gli interessi di Borgomanero! (*Si ride*)

Milano domanda la Arona-Feriolo-Domodossola. Qui naturalmente si dirà che Milano è interessata, si capisce, e che domanda quella linea perchè fa bene al suo caso, ai suoi affari; gli amministratori di Milano sono più oculati di quelli di Torino. Ma Domodossola la quale dovrebbe essere indifferente...

Curioni. Soltanto avrebbe due linee invece di una. (*Interruzioni*).



**De Andreis.** Cosa importa a Domodossola avere due linee per quattro viaggiatori che si fermeranno al caffè?

I grandi centri potranno richiedere la doppia linea, ma i centri come Domodossola, santo Dio, no; tanto più che i direttissimi si fermeranno a Domodossola appena il tempo di passaggio. E riprendo. Domodossola, la quale dovrebbe essere indifferente, Domodossola, a cui importa solo il bene di tutti, vi viene a dire: non rettificate la linea presente Gozzano-Domodossola, ma costruite la linea Arona-Feriolo; e questo non lo fa certo pei begli occhi di Milano.

E c'è ancora Genova, la quale avrebbe tutto il vantaggio, avrebbe tutto l'interesse a dire: ma io vado più rapidamente al Sempione per Novara e per Gozzano. Invece la stessa Genova si accorda con Milano e dice: no; preferiamo e vogliamo la Arona-Feriolo-Domodossola.

Del resto bisogna anche por mente ad un'altra grande e importante verità, cioè che le linee di traffico non si creano artificialmente, ma sorgono naturalmente per fatti completamente estranei, si può dire, alle deliberazioni umane.

Quando fu aperto il Gottardo, appunto per favorire il commercio diretto di Genova col Gottardo senza passare per Milano, si costruì la linea Novara-Luino, la quale è la più breve; e nonostante ciò, per molte cause, in parte derivanti da variazioni di traffico, e da divisione più comoda di traffico, in parte ancora per qualche difetto della linea, la stazione internazionale di Luino è diventata ora deserta, talchè per parecchi mesi dell'anno il traffico è minimo e bisogna impiegare delle povere donne a togliere l'erba che cresce tra i binari.

Tutto il commercio di Genova si dirige ancora a Milano. Eppure bisogna osservare che sulla linea Milano-Chiasso v'è la galleria del Monte Olimpino, che la rende difficile, tanto che Milano aveva domandato la Milano-Mondrisio la quale andava a raggiungere direttamente la linea del Gottardo senza passare da nessuna galleria. Questo significa che la grande corrente del traffico si impone a qualsiasi deliberazione artificiale. E perciò quando noi vediamo Domodossola al nord, Torino all'est e Genova al sud che dicono: a noi non importa di Milano, esso faccia i suoi interessi; ma noi siamo contenti che si faccia la linea più comoda, la meno pendente, quella dove il

grande traffico è possibile, se no tanto valeva non aprire il Sempione; allora nessuna argomentazione può contrastare al fatto reale, e non occorre agitare lo spettro di Milano, quando la risposta viene da Genova, da Torino, dal settentrione.

Riflettiamo, onorevoli colleghi, che il Sempione non è costato si può dir nulla all'Italia; riflettiamo che Milano e Torino hanno anticipato somme egregie per la costruzione del Sempione.

Ora io sono certo che i buoni milanesi non vorrebbero sollevare questioni rigorose di diritto quando la necessità lo imponesse; ma devo far chiaramente notare che le anticipazioni di milioni della provincia e del comune di Milano furono date con la condizione espressa che si costruisse la nuova linea del Sempione, cosicchè pochi anni fa, la provincia e il comune di Milano minacciarono di negare il concorso, se quella linea non veniva compresa in quella di accesso al Sempione.

Ripeto, Milano rinunzierebbe anche a questo diritto; ma è bene che la Camera sappia che il Governo, non costruendo la linea Arona-Domodossola mancherebbe ad un impegno solenne verso la provincia e la città di Milano. Ma un'ultima cosa vorrei far notare agli egregi colleghi, per ciò che riguarda gli accessi più brevi da Milano al Sempione, e cioè che non solo questi riguardano il commercio di Milano, ma anche e soprattutto (e ne ha già parlato il collega Falcioni), tutto il commercio della costa Adriatica. Tutto il commercio della costa Adriatica deve passare necessariamente per Milano e non prenderà mai la linea Piacenza-Alessandria, non andrà mai ad Alessandria per andare al Cenisio, perchè mentre il commercio per il Cenisio riguarda Parigi e l'ovest della Francia, il commercio che deve avviarsi per la grande linea del Sempione è quello che si dirige verso tutto l'oriente della Francia e l'occidente della Germania, verso cioè la grande arteria del Reno. Non è tanto il mercato della Svizzera che si apre davanti al nostro commercio e specialmente alla nostra esportazione, quanto la ricchissima valle del Reno, nella quale si conservano ancora le industrie, le dovizie delle antiche città anseatiche.

Ora non costruendo la linea più breve da Milano al Sempione togliete a tutta la costa Adriatica tutto il vantaggio della apertura del Sempione; poichè a nessuno



verrà in mente di sostenere che la linea Milano-Novara-Gozzano che è di ottantasei chilometri, possa equivalere alla Milano-Arona di sessantatré chilometri.

Io, negli Uffici, ho detto che il porto di Brindisi e la linea Adriatica hanno bisogno di essere migliorate ed in qualche parte rifatte. Ora se Milano sarà allacciata al Sempione per la via più breve e più pianeggiante, Arona-Feriolo-Domodossola, riducendo la lunghezza virtuale (poichè è di questa che si deve tenere conto e non delle lunghezze reali) di dieci o undici chilometri rispetto alla linea Gozzano-Domodossola, e che sola sarà capace del più largo traffico, allora, fatalmente, anche se noi quest'oggi non prendessimo nessuna deliberazione, anche se non votassimo nessun ordine del giorno, per necessità del traffico noi dovremmo migliorare le linee Adriatiche, dovremmo migliorare il porto di Brindisi.

E se un'invocazione mi è concessa in questo momento, se mi è concesso di dire che non è la città di Milano, non è il deputato di Milano, in questo momento che parla, ma è lo studioso di tecnica e di finanza, dei vari interessi dello Stato, se mi è concesso dire che tutti noi negli Uffici a gara abbiamo voluto nominare Commissari per questa legge dei deputati che appartengono alla generosa terra del Mezzogiorno, quasi a dimostrare che non volevamo nella Commissione dei rappresentanti interessi locali, ma dei rappresentanti gli interessi d'Italia; se una invocazione mi è concessa in questo momento, si è che dall'abbro eloquente del relatore Nocito, il quale tanto degnamente rappresenta le Puglie, venga una parola di pace e di tranquillità che non sia soltanto per il Sempione, ma che sia per tutto il Paese. (*Bravo! — Approvazioni*).

**Presidente.** La facoltà di parlare spetta ora all'onorevole Guerci.

**Guerci.** Avete sentito, onorevoli colleghi, l'amico De Andreis che vi ha parlato dichiarandosi studioso di finanza e d'ingegneria; dovete sentire ora la mia modestissima parola di ingegnere pratico che si limita ad accertare dei fatti semplici, senza accennare a quelle indicazioni difficili che, in molti casi, in chi appena appena si intende di cose d'ingegneria, lasciano il tempo che trovano.

Sono dolente davvero di non trovarmi d'accordo con l'amico De Andreis, e non è

la prima volta che non lo siamo. Rammento che quando io diceva qui, ad esempio, che la cupola dell'altra Aula Comotto non minacciava, egli, insistentemente, con dati tecnici dimostrò che doveva crollare, e forse si deve alla sua erudizione se Iddio ci ha risparmiato una disgrazia.

Porro il problema semplicemente, e così io domando, per prima cosa, al ministro: ammessa e non concessa la necessità della Arona-Domodossola se ne deve concedere la costruzione alla Mediterranea? Io non aspetto, come De Andreis, che venga il 1905 per decidere se l'esercizio ferroviario debba essere di Stato, o no, ma mi limito a considerare, per rispondere, che la Società presenta un progetto al Governo, il quale non ha esercitato su quel progetto alcun sindacato e che è compilato dallo stesso ente presentatore e che deve fare la costruzione.

Noto che se un povero Comune di Provincia vuole costruire per 500 lire, gli si risponde che per la legge di contabilità occorre sperimentare l'appalto, mettersi alla prova dei concorrenti; e per questa prima considerazione voterò contro.

Ma c'è di più. Onorevole ministro: mi citi un esempio, ed io mi do per vinto, che dimostri che delle costruzioni affidate alla Mediterranea qualcuna abbia giovato lo Stato. Me ne citi uno solo: viceversa io le ne citerò molti, che riuscirono tutti in danno nostro e in vantaggio usurario della Società.

Per la Eboli-Reggio, ad esempio, la Mediterranea presentò un progetto, *elaborato*, per duecento milioni. Bisognava sentire quello che allora dicevano i giornali! Predicevano che la Società sarebbe andata in rovina, costruendo quella strada per soli duecento milioni. Che cosa è avvenuto? Si trovò un ministro testardo che l'ha costruita per conto dello Stato ed invece di 200, se ne spesero soli 140.

Cito un altro caso, che mi pare di aver accennato un'altra volta qui. Quando ministro dei lavori pubblici era l'onorevole Saracco (io ho molta stima di Lei, onorevole Giusso, ma Ella non può certamente raggiungere la parsimonia e l'oculatazza di quel forte uomo) (*Si ride*), si affidò alla Mediterranea per 23 milioni la costruzione del tronco Roma-Ciampino, proprio il primo tratto di quella direttissima, Roma-Napoli, che è nei suoi desiderî ed in qualche parte, nei desiderî di alcuni di noi. Cosa accadde? Accadde che la Società fece dieci

subappalti, e questi appaltatori, dopo la costruzione, ebbero una contestazione con la Mediterranea; la causa fu portata in tribunale, e dal dibattito risultò che, comprese tutte le espropriazioni, quella costruzione non è costata che dieci milioni, e la Mediterranea ne aveva intascati ventitrè da Pantalone, e tutti gli anni nel computo degli interessi dell'esercizio si fa il calcolo sopra quei ventitrè milioni. Evviva l'Italia!

C'è ancora di più. Alla vigilia delle Convenzioni, conviene proprio legarci le mani con una Società che io spero, anzi desidero, che le si dia il buon viaggio, e non l'arrivederci? (*Interruzioni*).

So bene che vi sono intendimenti diversi nei Ministeri. Sentii dire, ad esempio, qui dall'onorevole Saracco: Ma come! Dimenticate che le Società ferroviarie sono organi di Stato! Di certo: ma sono anche organismi di Stato, tutto il personale delle ferrovie. E quando si viene da Lei o dall'onorevole sotto-segretario, e si domanda: ma perchè non provvedete a questa povera gente che ha pure dei bisogni, e che reclama da tanto tempo con diritto così evidente? Ci si risponde: non capite che, con queste benedette società, non si arriva a nulla di concreto? E voi volete che io vada a dare 42 milioni a quei signori per legarmi le mani, alla vigilia della rottura di una Convenzione, proprio quando, fra meridionali e settentrionali, si discute e si sostiene che dalle tariffe dipende il risorgimento economico dell'Italia meridionale? Quelle tariffe circa le quali Ella risponde: non mi posso muovere, sono legato. No... no... voto contro. (*Approvazioni*).

Tutto questo per quella parte che riguarda le Convenzioni con la Società mediterranea; consideriamo la cosa dal lato tecnico, e semplifichiamo; perchè se non si semplifica può accadere che Ella o l'onorevole Nocito relatore confuteranno delle minuzie, che per la gente che non conosce la questione, sono bastevoli per rimanere a bocca aperta ed a dar ragione al Governo. Dunque linee nette: problema chiaro.

Con l'Arona-Domodossola (ammesso e non concesso che sia necessaria), Torino allunga la strada al Sempione di 20 chilometri, Genova l'allunga di 3, Milano guadagna dai 16 ai 17 chilometri. Le faccio una domanda, onorevole ministro: se la Novara-Domodossola fosse sufficiente per un grande traffico, Ella avrebbe portato questa Con-

venzione alla Camera? Me ne appello al collega Falcioni, che per avvalorare la sua tesi, ha accennato al trattato di Campofornio con un disinteresse veramente lodevole. (*Ilarità*).

Se la Domodossola-Novara servisse al traffico, avrebbe Ella pensato alla Arona-Domodossola? Indubbiamente no. Or bene, vi sono dati indiscutibili che provano come la Novara-Domodossola possa servire ad un grande traffico. La velocità possibile per le strade d'accesso di tutti i valichi alpini, pel Cenisio, pel Gottardo, è appena di 43 chilometri; per la Domodossola-Arona, è di 70 chilometri; è un dato che trovo in un documento ufficiale della Mediterranea. Di conseguenza non si parli di curve strette, di gallerie, di pendenze: son tutte cose di fantasia, che si dicono per fare della rettorica scientifica, ma che non rispondono alla verità. La verità è questa: che, cioè, la linea che si presenta in migliori condizioni di tutti i valichi alpini è precisamente la Novara-Domodossola. Tenga presente che sono giusto. La persuaderò subito.

Il collega Falcioni supponendo che si pensi di costruire un doppio binario alla Domodossola-Novara, lavora di fantasia. Ma chi parla di doppio binario? Anzi dirò che, quando, pel grande transito del Sempione, si rendesse necessario un doppio binario, la Domodossola-Novara non servirebbe; la spesa sarebbe eccessiva, converrebbe pensare all'Arona-Domodossola, oppure a quelle altre linee di cui si è occupato il nostro collega Ascanio Branca, con tanto interesse e con tanto amore.

Mi segua nel ragionamento.

Si prevede che l'apertura del Sempione debba portare un grande traffico; si fa credere che, aperto il Sempione, verrà la cucagna. (*Ilarità*). E sia.

Onorevole ministro, il progetto definitivo del traforo del Sempione Ella sa meglio di me che è a doppio binario, ma che presentemente si costruisce ad un solo binario, attendendo la conferma dell'esperienza per costruire il secondo binario.

Io dico, quando la Società del Sempione, interessata direttamente, sentirà il bisogno di duplicare il binario, anche noi allora porteremo le nostre considerazioni sull'insufficienza della Novara-Domodossola, e cominceremo a studiare il modo di dare uno sfogo facile a quelle merci per le quali la Domodossola-Novara fosse insufficiente. Non

le pare? Altro che sgravi! (*Iilarità*). Gli sgravi si riducono a poca cosa; dopo quindici giorni non se ne parla più, ed il contribuente continuerà a bestemmiare come prima al nemico Governo. (*Viva ilarità*).

Ho la profonda convinzione che evitando questa Arona-Domodossola (che si poteva evitare) od almeno si potesse attendere a costruirla, sarebbe stato un grande esempio di parsimonia e d'oculatazza finanziaria; sicchè, senza questa convenzione, l'amico personale e politico Luigi Luzzatti (dico politico, perchè egli non è che un radicale vestito da conservatore) (*Viva ilarità*), non avrebbe pensato a portar qui la questione del Sud e del Nord che ci ha affratellati in un unico pensiero per otto lunghi giorni. (*Si ride*).

Concludo: ammesso che sia indispensabile costruire l'Arona-Domodossola (io assolutamente la respingo) si deve procedere a contratti, in base ad un progetto governativo, fatto con tutte le regole, ed sperimentando l'asta, vale a dire la legge della concorrenza. Voglio le mani libere per l'avvenire, e quando il Sempione inizierà il secondo binario, allora discuteremo quale sia la linea che conviene per giovare non a Milano (finiamola con Milano, Torino e Genova), ma all'Italia. (*Bravo! Benissimo!*), e, se sarà l'Arona-Domodossola che si dovrà costruire, ci troveremo tutti d'accordo, perchè sopra alle nostre piccole miserie vi è il pensiero della Patria comune.

Come! Noi abbiamo la linea Domodossola-Novara che può servire al traffico, che è nostra, e dobbiamo rivolgerci ad una Società privata perchè costruisca una linea sussidiata da noi, che fa la concorrenza a noi?

È semplicemente assurdo.

Ed ora una dichiarazione. Votando contro non scema d'un millimetro quella fiducia che ho sinceramente per Lei, onorevole Giusso, però voglio raccontarle un aneddoto: un filosofo milanese, che visse nel seicento, un giorno recandosi in campagna verso Monza, incontrò i ladri che gli rubarono l'orologio ed ...

*Una voce.* Non c'era...

**Guerci.** ... il portamonete. Il povero uomo spogliato disse piangendo: signori ladri, io vado a Monza, e come farò a far colazione che non ho un centesimo? Uno dei ladri che aveva cuore levò uno scudo e glielo regalò.

Il filosofo ne fu entusiasta: quei ladri, egli disse, sono brava gente: mi hanno restituito uno scudo. (*Iilarità*).

Or bene, Ella, con la sua bontà, è andato al Ministero dei lavori pubblici; vi ha trovato un mondo di cose farraginose, insistenze insidiose, tutti volevano, tutti esigevano, e per ultimo si è trovato di fronte alla Società Mediterranea che le ha detto: prendete, su per giù, lo scudo di quel tale filosofo di cui ho parlato ed Ella, onorevole ministro, se n'è compiaciuto per il Paese che, secondo Lei, doveva essere contento di quella brava gente. (*Si ride*). Tenga presente sempre che Ella è veramente onesto e molti altri, non dirò che sono disonesti, ma per lo meno sono molto furbi. (*Iilarità*).

Voto contro. (*Vive approvazioni*).

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** (*Segni di attenzione*). Nel prendere a parlare su questa importante discussione, anzitutto mi corre l'obbligo di porgere i miei ringraziamenti a tutti indistintamente gli oratori i quali si sono succeduti, perchè tutti sono stati verso di me molto cortesi. Un ringraziamento però speciale ho il dovere di fare all'onorevole Curioni e all'onorevole Tedesco, per quanto essi vollero ricordare, a titolo di lode per me, mentre invece non costituisce che l'adempimento di uno stretto dovere, quello, cioè, di mostrare sempre ed in qualunque occasione la maggior fiducia al Parlamento.

Nè meno doveroso ritengo ciò di cui l'onorevole Curioni mi ha pur cortesemente lodato, che, cioè, io abbia messo a sua disposizione tutti gli elementi che possedevo: perchè penso che ogni ministro debba porre *alla portata* dei singoli deputati, ancorchè di opposizione, tutti i dati di cui egli dispone, allorchè l'esaminarli e il discuterli possa riuscire vantaggioso agli interessi dello Stato.

Ed ora entriamo in argomento.

Mi consenta la Camera, mi consentano coloro che hanno parlato, di raggruppare, per brevità, gli argomenti principali, e riservarmi poi di dare a ciascuno degli oratori delle risposte speciali in relazione a quanto essi hanno domandato.

Cominciando a parlare di cosa che è stata trattata ugualmente dall'onorevole Curioni, dall'onorevole Tedesco e dall'onore-

vole Guerci, dirò innanzi tutto dell'antica linea Novara-Domodossola, la quale costituisce la base principale della presente discussione.

La linea Novara-Gozzano-Domodossola è essa una linea atta ad esercitare quel grande traffico, che noi ci auguriamo e speriamo che debba venire dal Sempione?

Ecco il quesito. Tutti e tre gli oratori, che ho citati, sostengono che quella linea è eccellente, è capace di poter sopporre a tale grande traffico. Orbene, confesso lealmente che, quando nella primavera di quest'anno fu portata in questa Camera, precisamente dall'onorevole Curioni, la questione degli accessi al Sempione, mi mostrai molto incerto nella risposta, ed anzi dichiaro con la massima franchezza che a me pareva effettivamente che quella linea, quasi diretta, potesse essere veramente la migliore. Però studiando poi, senza essere ingegnere, ma con l'accuratezza necessaria in materia così grave, mi sono persuaso che essa non è capace di soddisfare ai desiderî ed all'aspettazione non solo degli italiani ma anche degli stranieri.

L'onorevole Curioni ed altri oratori hanno affermato che la Novara-Gozzano-Domodossola è una linea capace di un grande traffico, perchè non ha grandissime pendenze, non ha curve molto strette. Le pendenze, hanno detto, non superano il 16 per mille; le curve non vanno entro il raggio di 400 metri. Ed è verissimo.

Ma io domando loro, e domando anche all'amico Guerci, ingegnere, se una linea, solo perchè presenta simili condizioni, possa dichiararsi di grande traffico; tanto più quando essa, per un tratto, abbia un'infinità di passaggi a livello che la tormentano, come da Novara a Gozzano; quando, come è da Gozzano a Gravellona, essa abbia tante curve e controcurve a brevissima distanza, in modo che in un percorso, poniamo di sei chilometri, se ne contano 14, 15, 16, in senso contrario, lasciando spesso in mezzo, tra una curva e l'altra, appena un rettilineo non maggiore di 56 metri. Mi affermerà l'onorevole Guerci con sicurezza, trattarsi di una linea destinata al grande traffico, quando in un percorso come quello, per esempio, che da Gravellona va a Domodossola, presenta tante irregolarità di altimetria, tanti alti e bassi, tante salite e discese l'una dopo l'altra? Crede l'onorevole Guerci che questa linea nonostante che abbia curve con raggio minimo di 400 metri ed una pen-

denza fino al 16 per 1000, possa essere una linea di grande traffico? Ma vi è di più: queste salite e queste discese si alternano senza tregua (ho qui i profili che potrei mostrare alla Camera) e spesso cominciano, appena terminato il piazzale della stazione.

Ora nessuno dei tre oratori, riflettendo bene a tutto ciò, vorrà o potrà sostenere che la linea presente sia destinata ad un grande traffico. Si è pur detto risultare dagli orari che essa è tale da consentire una velocità perfino di 60, 70 e 75 chilometri; ma non si è pensato che questi sono massimi che si riferiscono a piccoli treni. Invece quale è la realtà? È questa, ed ho il dovere di dirla chiaramente alla Camera: il più rapido dei treni che presentemente va da Novara a Domodossola impiega ore 3.20 per percorrere 89 chilometri...

**Curioni.** È un treno omnibus!

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** ... che è quanto dire percorre 27 chilometri all'ora.

Debbo aggiungere un'altra cosa. Da calcoli appositamente istituiti si rileva che, in relazione al grado di prestazione delle locomotive, i treni che possono essere trainati, adoperando le macchine più potenti di cui disponiamo, sulla linea esistente non possono superare le 280 tonnellate nella direzione Domodossola-Novara e le 420 tonnellate nella direzione Novara-Domodossola. E qui mi conceda la Camera di leggere alcune cifre, perchè desidero d'essere d'una precisione assoluta. Sulla linea progettata da Arona a Domodossola si può arrivare rispettivamente nei due sensi a 530 e 570 tonnellate; qualora si volesse forzare la prestazione con l'uso di locomotive di spinta sui tratti più difficili si raggiungerebbero i pesi massimi seguenti: nel senso Novara-Domodossola, con la linea esistente, 480 tonnellate, con la linea nuova 940 tonnellate e nel senso Domodossola-Novara con la linea esistente 480 tonnellate e con la linea nuova 1,100 tonnellate. (*Commenti*).

Ma dirò di più una cosa, che dovrebbe esser nota all'onorevole Curioni, che, cioè, quando i treni sono soverchiamente pesanti, il più delle volte debbono, se fermati al disce di entrata, per giungere in stazione, quella ad esempio di Piedimulera, venir divisi in due, perchè le macchine ordinarie non li possono rimorchiare. Ora non credo che l'Italia possa apprestarsi, dopo aperto il traforo del Sempione, a fare il servizio in tali condizioni.

Ma questo è un lato solo della questione. L'onorevole Curioni e più ancora l'onorevole Tedesco, riconoscono che la linea Santhià-Borgomanero ha già la grande cittadinanza. Soggiunge però l'onorevole Tedesco: l'Arona-Domodossola no, non è preveduta da nessuna legge, e neppure l'Arona-Gravellona ha avuto la grande cittadinanza, è prevista, ma non ha quella assoluta determinazione che hanno le altre.

E l'onorevole Tedesco ha perfettamente ragione; la legge prevede l'Arona-Gravellona, ed egli quindi non si oppone a che questa linea si costruisca; ma si oppone a che sia prolungata sino a Domodossola.

Or bene, messa la questione in questi termini, vediamo se ciò che ha fatto il ministro sia ragionevole o no. Noi dobbiamo da un lato costruire la Santhià-Borgomanero, dall'altro l'Arona-Gravellona allacciandole entrambe all'unica arteria che è la Novara-Gozzano-Domodossola. Ora a prescindere che quando si dimostrasse, come credo di avere dimostrato, che questa linea principale (e diciamo più diretta, mentre in fondo non lo è) è utile, vediamo quali ne sarebbero le conseguenze.

Se il Governo avesse presentato esclusivamente delle convenzioni per la Santhià-Borgomanero e per l'Arona-Gravellona, coloro che hanno parlato contro la convenzione l'avrebbero per questa parte accettata. E l'onorevole Tedesco ha detto anche di più, accennando al fatto che c'è un voto contrario del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Qui, in parentesi, debbo dire che un primo voto del Consiglio superiore mostrò molta diffidenza per questa linea, ma più tardi il Consiglio stesso ha pienamente accettata la nuova linea che da Arona va, per Feriolo, a Domodossola.

Del resto, lasciamo stare quello che si è detto voglia la Mediterranea, che voglia Milano, che voglia Torino. C'è qualche cosa pure che deve volere il ministro, e mi sono trovato proprio io di fronte al quesito: se, cioè, dovesse costruirsi la linea da Arona a Gravellona, invece di un'altra più conveniente e più completa.

Io mi son subito detto, che forse il costruirla (e qui prego anche gli onorevoli Guerci e Curioni di ascoltarmi) sarebbe stato compiere opera in parte inutile domani. Se, come ben prevede l'onorevole Guerci, un secondo binario non si può adattare sulla linea vecchia, e che un giorno si debba costruire

l'attesa grande linea, la indispensabile grande arteria, io pensai: perchè costruire ora un tronco che da Arona va a Gravellona, se un giorno poi per Gravellona, non si dovrà passare, o meglio si dovrà passare per Feriolo?

E che convenga meglio passare per Feriolo anzichè per Gravellona è chiaro, perchè questa strada non solo toccherà posti importantissimi, ma sarà un giorno messa in condizioni da poter giovare a tutto il commercio fra Pallanza e Intra. Ora perchè costruire oggi una strada per Gravellona, se domani la si dovrà abbandonare per dar posto alla grande arteria? Io dico, onorevole Guerci, che bisogna essere molto parchi del denaro pubblico, ma non così gretti da rifiutarsi a fare oggi quello che sarà necessario fare domani, e credo che questo debba essere veramente l'ufficio di chi regge un Ministero come quello dei lavori pubblici nel Regno d'Italia. Io non sono largo spenditore; ma non ammetto avarizie meschine, nè lesinerie. (*Bravo!*) Del resto quanta è poi la differenza, o signori?

Se la differenza fosse di 16 o 20 milioni, lo capirei; ma su questa linea, che costerà 28 milioni da Arona a Domodossola, l'ultima parte è la meno costosa. La parte più costosa è quella da Arona a Feriolo, cioè tutto quel tratto che si fa, parte in traforo e parte attraversando le splendide ville del Lago Maggiore, il qual tratto, quasi tutto, si dovrebbe costruire tanto se si va a Feriolo, quanto se si va a Gravellona.

Del resto, è questione di 7 od 8 milioni al più, e non è possibile immaginare (come hanno ben detto gli onorevoli Falcioni e De Andreis) che il Governo italiano, mentre le altre nazioni fanno così ingenti sacrifici, si fermi di fronte ad una simile maggiore spesa, e rinunci ad una linea che invece del 16 per mille di pendenze abbia il 6 per mille; ad una linea che sia di grande traffico e che possa far dire a coloro che verranno in Italia, passando pel Sempione: finalmente vediamo un paese che comprende la sua missione e la sua importanza e non sta a lesinare il centesimo. Questo tratto importerà, come dico, la spesa di 7 od 8 milioni; vale la pena per così poco di compromettere l'importanza di una linea, che sarà la più grande e la più potente d'Italia? Ne lascio giudice la Camera.

Ha pure asserito l'onorevole Curioni che

noi facciamo senza alcuna ragione la nuova linea a doppio binario, mentre il tratto in costruzione da Domodossola a Iselle è a un solo binario. Ora ciò non è esatto, nè rispondente al vero. La linea che proponiamo si costruisce nelle stesse condizioni nelle quali oggi si eseguisce la Domodossola-Iselle. Tutto è predisposto per il doppio binario e se oggi non si mette in opera che un solo binario gli è perchè noi stessi abbiamo ciò stabilito nelle convenzioni.

Tutti i trafori, onorevole Curioni, si costruiscono a doppio binario; tutte le opere, come viadotti, ponti, ecc., si fanno in modo che un giorno possano sopportare il doppio binario.

Di guisa che viene a cadere la parte più arguta del suo discorso, quando Ella ha paragonato ciò che noi facciamo all'enorme sproposito di chi, volendo fare una condotta d'acqua, dà alla sorgente un piccolo diametro, per dargliene poi uno di molto maggiore.

Questo ha potuto produrre impressione, ma poggia sopra una condizione di fatto che era perfettamente, come debbo credere, ignorata da Lei, onorevole Curioni.

Noi nel predisporre quella linea a doppio binario, non facciamo che seguire interamente quanto avevano stabilito l'onorevole Lacava nello stipulare e l'onorevole Branca nel presentare al Parlamento la convenzione per la costruzione a *forfait* della Domodossola-Iselle, cioè predisponiamo tutto, come si fece per quest'ultima, perchè sia possibile fare il doppio binario.

Veniamo dopo ciò ad una seconda parte, che è stata anche trattata con molta larghezza.

Perchè il Ministero si è deciso a dare in concessione queste due linee anzichè farle per proprio conto, come si è fatto per la Domodossola-Iselle?

Io risponderò brevemente. Anche qui sono stato molto in forse sul seguire un sistema o l'altro, ma questo sistema io l'ho trovato iniziato.

Si è parlato molto di una Commissione di cui faceva parte l'onorevole Colombo, ed alcuni si sono domandati perchè in questa Commissione sia entrato qualcuno che forse sarebbe stato meglio non chiamare, e che altri ne sia stato escluso; ma queste, ripeto, sono cose avvenute quando io non era mini-

stro, quindi non so il perchè delle lamentate esclusioni od inclusioni.

So che la provincia di Milano aveva chiesto una ferrovia che da Arona doveva menare a Domodossola, e so che la città di Torino aveva chiesto l'altra da Santhià ad Arona per Borgomanero; e so che entrambe, Provincia e città, avevano presentato al Governo la Mediterranea come loro sub-concessionaria per la costruzione e l'esercizio. Io ho così trovato iniziate le cose. Avrei potuto mandare a monte tutto, non lo metto in dubbio, avrei potuto predisporre l'esecuzione dei lavori per conto dello Stato, come si sta facendo per la Domodossola-Iselle, ma di questo parleremo dopo. Mi si dice di non essermi saputo districare dalla Mediterranea. No, questo non è esatto; e se mi si loda per la mia buona fede e perchè sono un galantuomo, di ciò non sono soddisfatto, perchè, se ho il dovere di essere sempre in buona fede, ho anche quello di provare che ho fatto bene, ed ho fatto un buon contratto. Ed è poi vero che io ho seguito la Mediterranea in tutti i suoi desiderî? No per certo; io ho trovato che la città di Torino aveva chiesto tre linee: la Santhià-Borgomanero-Arona, la Crusinallo-Intra e la Comignago-Sesto Calende, e la provincia di Milano aveva chiesto l'Arona-Domodossola e la Mediterranea aveva aggiunto l'Arona-Gallarate per Golasecca; ed ho subito dichiarato: nessuna delle tre linee accessorie voglio includere ora nel mio programma, intendo limitarmi alle due linee arteriali che sono previste dalla legge che ha approvato il trattato italo-svizzero nel 1898.

Non volli creare quella tal rete che, ben diceva l'onorevole Tedesco, si poteva temere che si volesse fare. E posso assicurare la Camera (qui credo che ci sieno dei deputati che non mi smentiranno) che io sono stato perfino feroce contro alcune popolazioni, nè ho consentito ad allargare quello che, per me, era il solo dovere dello Stato. E udrete ancora adesso (prima che si finisca questa discussione) udrete ancora i desiderî espressi da una parte nobilissima del Lago Maggiore, la quale non è stata da me contentata. Quindi io non ho voluto far niente di quello che si era apparecchiato; ho voluto fare quello che era necessario, e ne assumo la responsabilità.<sup>4</sup>

Ma le date in concessione, si è detto, e sono linee importantissime, le quali produrranno cinquanta, sessanta, settanta mila lire

al chilometro. Le date in concessione e, per soprassello, aggiungete cinque mila lire di sussidio.

Ma, onorevoli signori, parliamo franco e chiaro: qui si tratta di due linee d'una importanza molto diversa fra loro. L'importanza della Arona-Domodossola è fuori questione, ma è egualmente importante la Santhià-Borgomanero-Arona? Darebbe l'onorevole Tedesco a questa linea il presunto reddito di ventimila lire o più? Ora noi qui abbiamo due linee di cui l'una compensa l'altra. Diciamo le cose schiettamente. Se io avessi dovuto fare solamente la Domodossola-Arona, era chiaro che si potesse non fare la concessione: ma le due linee messe assieme non lascieranno, almeno a mio avviso, un larghissimo margine e quindi il Governo non ha esitato a dare le cinque mila lire. E si vorrà poi che queste due linee, ambedue importanti, l'una perchè mena a Genova per Milano e l'altra perchè mena in Piemonte, non restino in mano di Società private? Ebbene vi è il patto di riscatto. Mi si chiederà: e perchè invece di stabilire il riscatto, non avete piuttosto voi stesso fatto la linea?

A ciò rispondo col chiedere: quando io vi presento una concessione fatta col sistema consueto di tante altre, nelle quali lo Stato comincia per non ispendere nulla, e poi (dato che le linee sieno di grandissima importanza), col mezzo del riscatto di poterle avere a tempo, cioè nel 1905, non vi pare che si sia tenuto conto d'ogni circostanza? che si sia messo proprio ogni opera affinchè questo contratto sia accettabile, anzi, io dico, sia inattaccabile? Non volete spendere, perchè non fa comodo di spendere delle grandi somme. Ed allora facciamo la concessione. Ma volete un giorno avere la libertà della linea nel caso che la Società non abbia più la concessione? Ed a me pare che, con la clausola del riscatto, si sia provveduto completamente ad ogni caso. Nè credo che si debba qui far questione d'esercizio di Stato e d'esercizio privato. La cosa è diversa: la nostra legislazione attuale ammette che si possano dare queste concessioni con sussidio chilometrico.

Ora doveva io non seguire questa via che ho trovata così ben tracciata, e che in avvenire anche per le ferrovie complementari credo ci potrà essere di grande utilità, come quella che non obbligherebbe lo Stato ad impegnarsi in una grandissima spesa

fatta in pochi anni? Perchè avrei io dovuto metter da banda tutto questo sistema, da tante deliberazioni della Camera consacrato?

Comprendo che il sistema potrà più tardi esser variato, e, quando saremo più in là, io stesso proporrò delle modificazioni al metodo delle sovvenzioni chilometriche; ma poteva io non avvalermi di questi antecedenti, di questo concetto chiaro e preciso consacrato dal Parlamento, favorendo piuttosto le costruzioni fatte per conto dello Stato anzichè quelle fatte mediante concessione di costruzione e di esercizio? A me par quindi che da questo lato non si corra alcun rischio non solo ma che noi avremo al 1905 la scelta (ed io ho provveduto per entrambi i casi) anche se le convenzioni continuassero con le Società attuali. Il Governo ed il Parlamento avranno anche in questa ipotesi, al 1905, la scelta di fare o non fare le nuove convenzioni. Ma con l'articolo 3 di questa legge si è fatto qualche cosa di più, perchè con esso si richiama la attenzione del Governo e del Parlamento sulla opportunità di anticipare il riscatto in quel termine che va a compiersi nel giugno 1905. Un anno prima almeno, si dice nell'articolo 3, il Governo del Re dovrà venire innanzi alla Camera e dire se vuole o non vuole riscattare; questa per me è la questione più importante di tutta la convenzione, è quella a cui il Governo deve pensare più seriamente, se prima che venga il 1905, il riscatto lo si debba fare oppure no, non tanto pel fatto del pagamento, che è pur sempre importante, ma perchè lo Stato deve precedentemente sapere se il riscatto lo dovrà fare al 1905 o al 1934, cioè dopo trent'anni dall'apertura all'esercizio.

E perchè io ho voluto questo richiamo nell'articolo 3 della legge? Perchè siccome sono d'avviso che (qualunque deliberazione il Parlamento voglia prendere, sia che voglia rinnovare con queste o con altre Società le Convenzioni, sia che voglia accogliere l'idea dell'esercizio di Stato) non si debba mai aspettare il 1905, così, in quell'articolo 3, si è preveduto anche il caso che, pur volendo rinnovare le Convenzioni, lo Stato faccia novelli patti con la società con cui contratta, per il futuro riscatto.

Certamente questo non è un patto che lega la Società; ma, se lo Stato si decidesse nel 1904 a volere rinnovare le Convenzioni,



credete voi che vi sia una Società al mondo che rinnovando le Convenzioni si neghi di modificare il patto del riscatto?

**Curioni.** Si faranno le proroghe. (*Commenti — Interruzioni.*)

**Giusso, ministro dei lavori pubblici.** Io spero invece che proroghe non se ne faranno e non credo che ci dobbiamo augurare ancora il sistema delle proroghe; per conto mio, almeno, non lo metto nemmeno in dubbio, e se altro è il suo avviso, onorevole Curioni, non è certo il mio. E qui il Governo a mio nome dichiara formalmente, nel modo più reciso, che quale possa essere la sua determinazione al riguardo della facoltà di riscatto alla scadenza del 30 giugno 1905, esso si assume l'obbligo di far conoscere alla Camera prima del 31 marzo 1904 i suoi divisamenti o con le proposte concrete indicate nell'articolo medesimo, o con relazione motivata, quando si credesse di non dover fare proposte.

Ora veniamo ad un'altra questione, che mi si può fare, ed anch'essa molto importante, poichè sono a parlare del riscatto. Mi si può chiedere: come avete calcolato la somma per le due linee in lire 45,725,000? Ora, egregi signori, su ciò richiamo tutta la vostra attenzione. Anzitutto queste linee si compongono, come si è detto, della Santhià-Borgomanero e della Arona-Domodossola. Per quel che riguarda la Santhià-Borgomanero, la cosa era più semplice. Si aveva un progetto precedente dell'ingegnere Giambastiani, eseguito per conto dello Stato, e che la Società in gran parte ha fatto suo. Restava dunque la questione della linea Arona-Domodossola, e per questa parte l'onorevole Curioni si è affrettato a dichiarare che non v'è che un progetto di massima. Rispondo: è vero che vi è un progetto di massima, ma questo è redatto sopra piani quotati mediante rilievi fatti direttamente sul terreno. È la prima volta che un progetto per una domanda di concessione si fa a questo modo, così dettagliato e completo. Molte concessioni, e precisamente talune anche menzionate da qualche oratore, sono state fatte con progetti di massima studiati sulla carta e non sul terreno.

E qui vengo al caso specifico: il progetto dell'Arona-Domodossola è stato fatto, come dissi, sui piani quotati rilevati dal terreno, e la sola differenza in confronto ad un progetto definitivo sta in questo: che la traccia del progetto non è stata riportata

sul terreno, per coordinare gli studi alla traccia stessa. Quando l'onorevole Curioni ha detto del Decreto del novembre, io ho fatto cenno col capo di sì; perocchè si è infatti autorizzata la Società a riportare il tracciato sul terreno e prepararsi alla esecuzione dell'opera che le sarebbe affidata, se così a voi piacerà, nel tempo assai ristretto di trenta mesi.

Ma andiamo avanti. Nonostante quanto ho detto, quasi tutta la linea è stata rivestita dagli ingegneri nostri, e fra i migliori funzionari, che hanno presieduto a questo lavoro, sono il regio ispettore superiore Crosa e l'ispettore capo Spreafico. E che cosa hanno fatto questi signori? Hanno esaminato accuratamente il progetto, e non solo non hanno aspettato che qualche obiezione venisse su di esso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma anche molte ne hanno fatte essi, dopo aver percorsi e studiati i tracciati. Ed in vero da Gravellona a Cuzago gli ingegneri del Governo hanno detto: il tracciato non ci piace, dev'essere emendato e vogliamo la variante. La Società concessionaria, ed anche le provincie di Milano e di Torino, si opponevano a che questa variante fosse fatta, ma il ministro ha dato ragione ai suoi ingegneri e la variante è stata decisa. E per fare la variante, che è stata importantissima, ha richiesto la presenza assidua degli ingegneri del Regio ispettorato, i quali non si sono limitati soltanto a quanto ho esposto, ma hanno fatto di più: hanno controllato i prezzi proposti: e quindi dalla variante non solo è venuto un progetto nuovamente studiato, ma si è ottenuta una revisione dei prezzi che erano stati proposti dalla Società.

Come vedono, tutto ciò non significa avere accettato i progetti tali quali sono stati presentati dalla Mediterranea. E come il Ministero ha saputo togliere tre delle cinque linee che si volevano, così ha saputo imporre alla Società quella variante che ha creduto opportuna, che è stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha poi approvato tutto intero il progetto, compreso quel tratto che da principio non desiderava, o almeno, nella cui approvazione non aveva subito consentito.

Per quanto riguarda le varianti l'onorevole Curioni ha detto: Voi consentite le varianti alla Società e qui c'è una insidia! Eh, onorevole Curioni, evitare le varianti è un desiderio suo come anche mio; ma



credo, nella pratica, che sia assai difficile non prevederle in un contratto qualsiasi di questo genere.

Il difetto non sta nell'includervi il patto di potere attuare delle varianti le quali nel caso nostro difficilmente potranno modificare di molto il tracciato progettato; il difetto, quando le varianti sono chieste dalla Società, starebbe nell'adottarle ad occhi chiusi. Una variante può essere una cosa utilissima, ed allora si accetta; può essere che ne derivi risparmio di spesa ed allora un Governo oculato può, se crede che siano utili, accettarle condizionatamente.

Ed il caso a cui ho fatto cenno non è nuovo. Io aveva l'onore di esser sindaco di Napoli, quando furono presentati i progetti definitivi per l'acquedotto di Serino, pel quale era stato fatto il contratto in base al progetto di massima. La Società presentò molte varianti: ma sapete allora che cosa fece quel sindaco? Disse: Benissimo, ma voi ritraete troppi vantaggi da queste varianti, dunque veniamo a patti.

Il contratto era fatto con la garanzia di minimo fino a 38 milioni e mezzo; io la ridussi a 30 milioni e non più. Così fanno gli amministratori, onorevole Curioni. Non basta fare una convenzione, ma bisogna con oculatezza farla eseguire; e se coloro che devono eseguire la convenzione, dopo averla stipulata splendidamente bene, la eseguono meravigliosamente male, allora la cosa è diversa. Questo non credo sarà il caso attuale, non perchè io mi auguri di sorvegliare e di assistere quest'opera per tutto il tempo in cui si eseguirà, ma credo che gli amministratori di qualunque tempo vorranno fare il loro dovere. E non aggiungo altro in proposito.

Si è parlato poi dei prezzi. A questo riguardo io ho fatto uno studio molto accurato per vedere se veramente le due linee valevano il prezzo che si era stabilito nel contratto. E ciò appunto perchè non sono un ingegnere, come ha ben detto l'onorevole Guerci, ed ho il dovere di fare spesso quello che gli ingegneri non fanno. Mi sono messo quindi a controllare le diverse opere fatte dallo Stato in questi ultimi tempi ed in quei dintorni.

Prima di tutto ho voluto fare un paragone tra i prezzi di queste opere e quelli della Domodossola-Iselle. Perchè, come ricorderete, si è detto in questa Camera dall'onorevole Tedesco, che su quei prezzi si

ebbe un'economia del venticinque per cento, se non erro. Ed io non lo nego, perchè di tanto li aveva ribassati il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma ho voluto guardare i prezzi stabiliti per queste opere ed i prezzi delle altre, ed ho trovato che i prezzi unitari della Arona-Domodossola, che è sempre la linea più in questione, sono appunto tra il venticinque ed il ventisei per cento, inferiori a quelli della Domodossola-Iselle.

Per venire ad un caso speciale, quello dei trafori (notate che la questione del traforo di una galleria, che sia quindici chilometri più su, o quindici chilometri più giù, non ha una grande importanza, perchè la spesa prima e il lavoro principale riguardano l'opera della perforazione) ho voluto paragonare i prezzi stabiliti con la convenzione del *forfait* della Domodossola-Iselle ed i prezzi sui quali si è fatto il presente contratto. Naturalmente non ho fatto neanche il parallelo con le gallerie elicoidali, perchè il prezzo di queste deve, per le loro difficoltà, essere molto maggiore, ma mi sono limitato a fare il paragone tra le gallerie ordinarie della Domodossola-Iselle e quelle della Domodossola-Arona. Ora vi posso assicurare che dal prezzo di 1,380 lire, preso a base per quella concessione, si è scesi fino a 1,100 lire per metro lineare. E si noti che per le gallerie a doppio binario, fatte in quella località, io non credo che si sia mai raggiunto un prezzo più mite di questo, tenuti presenti la qualità e le condizioni imprevedute dei terreni da perforare.

Posso dire di più. L'onorevole Tedesco fa il conto dicendo che non si è ottenuto che il 5 per cento di beneficio.

Ma io dico che a rigore ciò può essere esatto considerando solo i preventivi fatti dalla Società per questa linea che ci occupa; ma confrontandoli invece coi prezzi sia pure diminuiti del *forfait* della Domodossola-Iselle, si deve anche tenere conto che mentre per gli imprevidi in tutte le opere di questo genere si pone a calcolo il 10 per cento, qui si è preveduto per le nostre sole il 5 per cento e che per le spese di direzione e sorveglianza dei lavori, per cui intutte le opere somiglianti si calcola ugualmente il 10 per cento, qui si è preveduto il 5 per cento.

Vedano dunque gli onorevoli Tedesco e Curioni, che tutte queste sono cose che devono rassicurare coloro i quali hanno ancora dei dubbi sui prezzi e sulla bontà del presente affare.

Ma, non contento di ciò, sempre perchè non sono ingegnere, ho voluto vedere quanto sono costate le strade vicine che si trovano nelle identiche condizioni di queste. Un ingegnere questo non lo avrebbe dovuto fare: ma io, non essendolo, ho voluto prendere tutte le notizie che potessero tranquillizzare la mia coscienza ed ho avuto questo risultato.

Ho paragonato l'Arona-Domodossola a quel tratto della Novara-Pino, che parte da Oleggio e va alla frontiera italo-svizzera per arrivare poi al Gottardo.

Sono proprio le braccia dello stesso lago l'uno alla sponda sinistra, l'altro a quella destra. Ed abbiamo che la Novara-Pino, lunga 66 chilometri, è costata 44,585,000 lire, con un costo chilometrico di 675 mila, non comprese le spese generali.

L'Arona-Domodossola, che si propone oggi, ha 56 chilometri ed una spesa di 28,350,000 e il costo chilometrico è di circa 506 mila lire.

Ma qui è da notare che vi sono delle differenze fra le due linee: la Novara-Pino ha delle gallerie per uno sviluppo totale di circa 13 chilometri, ma è costruita ad un solo binario; l'Arona-Domodossola ha 5,644 metri di galleria ma a doppio binario, perchè tutta la linea è predisposta pel doppio binario e cioè tutti i ponti, tutti i manufatti tutto quanto occorre per rassicurare la strada, tutti i muri di sponda a destra ed a sinistra, insomma tutto è predisposto pel doppio binario, compresa l'espropriazione.

Invece per la Novara-Pino tutto questo non c'è, perchè è ad un solo binario. Notisi di più che l'espropriazione della nuova linea è di un'importanza veramente capitale. Il Lago Maggiore lo conoscono tutti: tutta la sponda da Arona a Stresa e da Stresa a Feriolo è occupata da splendide dimore e da ville di signori lombardi; quindi vedete l'importanza della cosa. Eppure abbiamo 506 mila lire contro 675 mila per chilometro.

Andiamo ancora più in là: ho voluto paragonare questa nuova linea che da Arona va a Domodossola e quella per Orta che sta tanto a cuore al mio onorevole amico Curioni, e giustamente gli sta a cuore perchè, francamente, è una linea a cui egli deve essere immensamente affezionato: è la linea del suo collegio elettorale. (*Si ride*). Facciamo il paragone.

La linea da Gozzano a Domodossola è costata 30 milioni e 215,000 lire, 2 milioni quasi

più di questa nostra, e presenta un prezzo chilometrico di 559 mila lire, non comprese le spese di amministrazione. Invece il costo chilometrico della linea in discussione è di 506 mila lire. E si noti che la Gozzano-Domodossola ha un solo binario e, di più, come bene ha detto l'onorevole Curioni, non ha un metro solo di galleria. E poi, questi 54 chilometri non sono gravati da quell'immenso peso che grava sulla Domodossola-Arona, e che è la stazione importante di Arona; stazione da cui dovranno partire i treni per Milano, Genova e Torino e che costerà ben 6 milioni.

Fatti questi confronti, mi pare che io possa, con sicura coscienza, venire innanzi alla Camera a dire: vi propongo queste convenzioni, le quali daranno certamente risultati migliori di quelli che abbiano dato tutti i contratti del genere fatti pel passato.

E, poichè mi trovo a parlare di questi contratti, risponderò all'onorevole De Seta, che mi ha chiesto: ma perchè avete dato questo lavoro alla Mediterranea? Dirò nuovamente, che la proposta è venuta dalla provincia di Milano e dal comune di Torino, per la Mediterranea; quindi non c'era ragione di variare. Si dice che i lavori si facciano male dalla Mediterranea. Io sono amico della verità, e di lavori fatti male dalla Mediterranea è la prima volta che sento parlare. Che i tracciati sieno stati fatti male, è un altro conto; è a vedere chi ne ebbe la responsabilità. Qualunque sia il concessionario, la Mediterranea od un altro, la responsabilità dei tracciati è piuttosto di chi può averli approvati; ma il concessionario, cioè l'esecutore, è responsabile soltanto del modo con cui sono stati fatti i lavori. Quando si hanno dei cattivi tracciati, la responsabilità spetta al Governo ed ai Corpi consultivi che li hanno approvati. Ebbene, possono essere stati sbagliati i tracciati, sono io il primo a convenirne; ma che i lavori siano stati fatti male dalla Mediterranea, e che poi abbiano dato luogo a litigi, questo nego che sia mai avvenuto.

Ma, si dice, voi potete avere molti ribassi, se fate fare questi lavori da privati. Ed io voglio ammettere che, in qualche circostanza, ribassi si siano avuti; faccio però notare, tanto all'onorevole De Seta quanto all'onorevole Tedesco, che quel che è avvenuto sulla Eboli-Reggio, non è poi schietta farina. Si sono fatti vari contratti per 140 milioni; ma uno solo di quegli

imprenditori sta facendo causa allo Stato, e pretende da esso 12 milioni di maggiori compensi. Non solo; vi sono altri elenchi, anche per maggiori compensi, da fare spavento.

Detto questo così di passaggio, veniamo agli esempi pratici. (*Forse! Forse!*)

Se la Camera è stanca, posso abbreviare. (*No! no!*)

Ho citato due linee, ed esse mi daranno anche campo di parlare intorno a questa materia: cioè se convenga dare piuttosto questi lavori a parecchi appaltatori privati, anzi che alla Mediterranea. Ma crede l'onorevole Tedesco, credono gli altri che mi hanno esposto questo dubbio, che non sia venuto anche nella mia mente il pensiero di non dare quest'opera alla Mediterranea? Dirò anzi che il concetto di quella tale variante, da me voluta, mi è venuto precisamente per questa ragione: che, cioè, se non avessi potuto venire a degli accordi con la Mediterranea, mi avrebbe fatto più comodo aver la linea divisa a quel modo, anzi che una linea intera.

Ma veniamo alla storia. La Novara-Pino, cioè quel tratto che da Oleggio va a Luino, fu dato per la costruzione ad undici appaltatori, i quali diedero i rispettivi ribassi d'asta; intorno alla media del 25 per cento. Il preventivo di questa linea era di 28 milioni, ma poi quale è stato il consuntivo? Ve l'ho già detto. È stato di lire 44,585,000.

La linea Gozzano-Domodossola, la linea esistente di cui noi adesso intendiamo fare la sostituzione, fu data a cinque appaltatori con un ribasso in media del 26 per cento e, mentre era preventivata per lire 11,000,000, ha costato invece lire 30,215,000.

Vedete, dunque, che non si è sempre sicuri di poter avere dei prezzi migliori, i quali in relazione ai ribassi di asta offerti da privati appaltatori sono soltanto apparenti.

Per tutte queste considerazioni credo di aver dimostrato alla Camera che l'opera del Ministero è stata oculata.

Mi par così di aver risposto alle più importanti osservazioni; ma vi sono delle cose speciali che mi sono state richieste, e per verità non vorrei tralasciar di dare una risposta al riguardo ai singoli oratori.

Comprenderà però la Camera, che il mio discorso sarà più lungo di quello che mi ero proposto, e di quello che forse essa

stessa non desidererebbe; ma ho il dovere di farlo.

L'onorevole Tedesco (io ho già risposto in gran parte a tutte le sue osservazioni) ha alluso a qualche cosa che merita di esser chiarita; ha fatto cioè un'obiezione intorno alla dotazione del materiale mobile.

Debbo dichiarare che la Mediterranea da principio aveva proposto le due cifre di 30,000 lire a chilometro per la Domodossola-Arona e di 20,000 per la Santhià-Bergomanero. Ma io ho creduto, per verità, di fare molto meglio limitando questa somma a 20,000 per la prima ed a 12,000 lire per la seconda.

L'onorevole Tedesco ha detto che si è fatto male, perchè la Società potrà valersi dei carri dello Stato; ma qui c'è la reciprocità perchè il materiale delle nuove linee circolerà anche sulla Rete dello Stato, e ad ogni modo la Società ha il dovere, a misura dell'accresciuto traffico, di fare altro materiale nuovo, come chiaro rilevasi nelle Convenzioni.

Si è parlato della questione degli istradamenti. È chiaro che le tasse dei trasporti saranno sempre pagate per la via più breve ossia economica, a tutto vantaggio del pubblico, tale quale come se le linee fossero state costruite dallo Stato e rimanessero in sua proprietà; e perciò con l'addizionalmento delle distanze percorse dal trasporto da partenza a destinazione.

Il commercio adunque non potrà mai avere ragione di lamento in cotesto riguardo, riuscendo per esso indifferente che le linee percorse dal trasporto siano di proprietà di chicchessia.

Per la ripartizione dei prodotti spettanti ai proprietari delle linee, in ragione delle rispettive percorrenze, si è stabilito per equità che la quota della Arona-Domodossola sia di poco accresciuta in quei casi in cui la percorrenza anteriore o posteriore alla nuova linea sia molto maggiore della lunghezza di questa, e ciò in compenso del sacrificio che la Società faceva col consentire che si applicassero le tariffe differenziali col cumulo delle distanze, che evidentemente danno un prodotto minore, anzichè quelle generali che le sarebbero spettate in diritto per la brevità relativa del percorso sulla sua linea. E poichè quel lieve aumento della quota sociale va a diminuzione della quota che toccherebbe alle linee dello

Stato, è da notare che l'aggravio risultante da questa diminuzione ricade a carico della Società esercente di queste linee per una percentuale del 56, e lo Stato sopporta di essa soltanto il 44 per cento; in definitiva trattasi di lieve vantaggio, che è giusto compenso di altro maggiore accordato al commercio.

In quanto al sette e mezzo per cento, l'onorevole Tedesco ricorderà che nel maggio passato, egli fece una proposta, ed io gli dissi che già assai prima ed anzi fin da quando io avevo avuto l'onore di entrare nel Ministero si era diminuita questa misura della eccedenza del prodotto netto a favore dello Stato. Egli disse anche che si sarebbe potuto ottenere di più. Può darsi ma, ripeto, ho fede che il Governo saprà fare il suo dovere al 1905 ed in ogni tempo.

Fu accennato inoltre ai porti di Genova e di Brindisi ed alle ferrovie complementari. E qui, rispondendo all'onorevole Tedesco rispondo altresì all'onorevole Lucchini.

Non è il caso di fare oggi speciale menzione del porto di Genova. Tutti sanno con quanto interesse il Ministero si stia occupando di esso, ed io ho già promesso di presentare alla riapertura della Camera un disegno di legge per mettere il porto stesso in grado di sopperire ai grandi bisogni che verranno dall'apertura del valico del Sempione. Ma si è accennato anche ad altri valichi non più alpini, ma appenninici. Ora io debbo dichiarare che, per quanto consta a me, nel momento attuale bisogno di nuovi valichi appenninici non ve n'è, perchè gli attuali sono sufficienti fino al carico di duemila vagoni nel porto di Genova ed anche di più. Del resto, come già ebbi l'onore di dire nel giugno passato, se, come io mi auguro, i bisogni del porto di Genova diventeranno maggiori, ed il tonnellaggio da cinque o sei milioni salirà ad otto, e magari a dieci, sarò io il primo a venire innanzi alla Camera chiedendo di provvedere ai valichi appenninici.

Ma pel momento attuale, ripeto, non è il caso di parlarne e non ne parlo.

In quanto al porto di Brindisi ed alle ferrovie complementari, dirò che quello che è stato detto dalla Commissione è accettabilissimo dal Governo. Bisogna cioè provvedere, quando ne sia il caso, al raddoppiamento del binario del porto ed all'allacciamento del seno di ponente col binario. Sono

questioni che vanno studiate attentamente; ma, in massima, credo che il Governo possa perfettamente accettare questi desiderî.

Per quanto riguarda poi le ferrovie complementari poco a me resta a dire dopo quanto disse l'onorevole presidente del Consiglio: La questione delle complementari è entrata nell'ordine di idee del Governo, ma con quelle forme ed in quei modi che il presidente del Consiglio ebbe ad esporre.

Dirò di più; per conto mio confermo le dichiarazioni che ebbi l'onore di fare nella seduta del 9 maggio scorso; e cioè che studiando con amore questa importantissima questione noi potremo risolverla senza grave danno per l'Erario; nè credo che ci vorrà molto tempo.

Un'ultima risposta debbo all'onorevole De Seta, al quale in parte si è associato l'onorevole Tedesco. Essi hanno detto che si sarebbe dovuto imporre alla Società quell'obbligo che di consueto si include in tutte le convenzioni, di impiegare cioè il personale già al servizio dello Stato, e gli ex militari.

La ragione per cui non si è seguita questa via è chiarissima, trattandosi con una società, la quale da molti anni è società costruttrice, e quindi ha tutto un personale tecnico di sua fiducia. Se ad essa conviene di fare questo lavoro (e secondo me non fa un lauto affare), ciò dipende in parte da che essa ha già il personale proprio sul posto, cioè sulla Domodossola-Iselle, e può quindi anche valersene ad Arona e Santhià. Il volerle imporre un altro personale, quando essa si trovava in queste condizioni, mi sembrò eccessivo e per ciò non lo feci.

Son queste, mi pare, le principali obiezioni che mi sono state mosse; se ne ho dimenticata qualcuna, prego la cortesia degli oratori di volermi perdonare, tanto più che nel seguito della discussione potranno farmene nuovamente cenno ed io non mancherò di rispondere. Del resto io ho preso nota di tutto; malgrado che l'onorevole Guerci, accortosi, mentre parlava, che io prendeva degli appunti, se ne sia quasi avuto a male. *(Si ride)*.

Tengo da ultimo, ora che ho fatto una chiara e franca esposizione delle cose, a rassicurare la Camera che io presento questo disegno di legge con la coscienza di presentare dei contratti utili allo Stato. Abbiamo innanzi a noi delle convenzioni che stabiliscono un termine preciso e perentorio

(e di ciò va tenuto conto), un termine preciso e perentorio di trenta mesi pel compimento di due linee che sommano insieme a 121 chilometri; e si noti che il termine potrebbe anche essere più breve, perchè vi è un articolo il quale stabilisce che, in qualunque tempo si apra il grande valico alpino, le linee debbano essere compiute.

È questo un punto importante, sul quale invito la Camera a riflettere, considerando seriamente se sarebbe stato possibile, avventurandosi con chi sa quanti imprenditori, raggiungere un simile scopo.

Debbo inoltre fare notare alla Camera che con queste convenzioni si è imposto alla Società Mediterranea un carico gravissimo quale è quello delle espropriazioni. Le espropriazioni sono la parte forse più grave di questo contratto, dovendosi occupare terreni che hanno (come già accennai) un valore altissimo, e quasi direi di affezione, perchè sono ville, luoghi di delizie, ai quali chi sa le perizie qual prezzo attribuiranno.

È per queste considerazioni precisamente, non perchè il contratto non si potesse fare diversamente, che io vi prego e vi consiglio di approvare queste convenzioni. Esse non sono l'opera di un ingegnere, ma di un amministratore che, stipulandole, ha creduto di compiere tutto il suo dovere e di fare cosa utile al Paese ed allo Stato. (*Vive approvazioni — Commenti*).

*Molte voci.* La chiusura!

**Presidente.** Essendo chiesta la chiusura, domando se sia secondata.

(*È secondata*).

Essendo secondata la metto a partito.

(*È approvata*).

S'intende che è riservata la facoltà di parlare al relatore ed ai proponenti degli ordini del giorno, iscritti nella discussione generale.

Onorevole relatore, desidera parlare ora o dopo lo svolgimento degli ordini del giorno?

**Nocito, relatore.** Desidererei parlare domani.

*Molte voci.* A domani! a domani! (*Rumori*).

*Voci.* Avanti! avanti!

**Presidente.** Domando se la Camera intenda di tener domani seduta antimeridiana.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Speravo si andasse avanti almeno fino alle sette e mezzo...

*Voci.* Sì, sì, andiamo avanti!

*Altre voci.* No, no, a domani!

**Presidente.** Vogliono continuare?

*Molte voci.* Sì, sì.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Io ho visto gli oppositori gridare: a domani, perchè desiderano che di questa legge non se ne faccia niente; è per questo che desideravo si andasse innanzi per lo meno fino alle sette e mezzo.

*Voci.* Avanti, avanti! (*Conversazioni animate*).

**Presidente.** Prendano i loro posti, onorevoli colleghi.

Onorevole relatore, intende di parlare ora, oppure di lasciare che si svolgano gli ordini del giorno, che rimangono a svolgersi?

**Nocito, relatore.** Preferisco che si svolgano gli ordini del giorno. (*Conversazioni animate*).

**Presidente.** Allora il primo ordine del giorno è il seguente dell'onorevole Camera:

« La Camera,

poichè il criterio informatore del disegno di legge per la costruzione delle due linee Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona mette capo alla giusta preoccupazione di sviluppare il traffico nazionale e provvedere ai bisogni dello stesso;

poichè per questo identico criterio è stato solennemente riconosciuto dal Governo che le linee complementari debbono essere costruite;

poichè per la costruzione delle linee medesime fu istituita con Regio Decreto 21 luglio ultimo, una Commissione per studiare le modificazioni, che si sarebbero rese necessarie di fronte alle posizioni vere della topografia ed ai progressi della scienza in rapporto ai bisogni delle popolazioni;

poichè questi studi debbono essere ormai completi, in modo che il Governo è in grado di dire il pensiero suo sull'argomento;

invita il ministro dei lavori pubblici a presentare tra le altre proposte, in occasione della discussione del bilancio 1901-902 quella relativa alla costruzione della Lagonegro-Spezzano-Castrovillari in sostituzione della Lagonegro-Castrocucco. »

L'onorevole Camera ha facoltà di parlare per isvolgere il suo ordine del giorno.

**Camera.** A quest'ora e quando credevo

che la Camera inviasse il seguito della discussione a domani, non ho la pretesa di svolgere ampiamente il mio ordine del giorno e mi limiterò ad esporre sinteticamente il pensiero mio al ministro dei lavori pubblici. È vero: questa discussione mi ha preoccupato, specialmente per i discorsi di uomini competenti, e da questi discorsi io ho ricavato molta preoccupazione sulla bontà delle convenzioni che sono innanzi alla Camera. Senza rientrare però nelle considerazioni di merito, sento il dovere di dire all'onorevole ministro che a quest'ora non tengo a fare un analitico discorso per isvolgere il mio ordine del giorno, e, quantunque sia rimasto impressionato dalle considerazioni che si sono fatte dagli onorevoli Curioni e Tedesco, che hanno parlato egregiamente nella discussione di questo disegno di legge, pure sono trascinato a manifestare la mia impressione ultima di fronte a questa questione, per la mia qualità di deputato e di deputato meridionale.

Io voterò il disegno di legge (*Bene!*) e lo voterò, preoccupato come sono da una considerazione di ordine molto elevato: otto giorni di discussione di una mozione, che ha determinato una unanimità di propositi in questa Camera per le nostre Provincie, debbono mettere noi, che non siamo tecnici e che rappresentiamo quelle contrade, per le quali si è elevato un inno qui, nella condizione di ricordarci, che dobbiamo dare un buon esempio ai rappresentanti di quelle altre contrade, in nome delle quali ora si parla, perchè al momento opportuno concorra il loro voto al raggiungimento dei nostri ideali. (*Bene!*)

Premesso ciò, e poichè io desideravo di dire all'onorevole ministro che nel problema delle complementari non deve entrare solamente la rigida considerazione delle leggi del '79 e dell'88, ma deve concorrere anche quella considerazione, che fu tutta l'essenza del dibattito del 9 maggio ultimo, cioè la considerazione che quelle disposizioni legislative sieno guardate dal punto di vista dei nuovi bisogni delle popolazioni e dei progressi della scienza, altri larghi orizzonti, che si sono determinati da un ventennio a questa parte; io ho pensato che avevo il dovere di richiamare l'attenzione del ministro su ciò.

Quando l'onorevole Lucchini presentava un ordine del giorno generale, largo, su tutte le complementari, non potevo alla mia

volta fare a meno di presentare un ordine del giorno, che avesse richiamato il ministro alle sue dichiarazioni, quelle cioè che le due leggi del '79 e dell'88 si fossero tenute presenti nello esame del problema delle complementari, con le modalità con le quali egli aveva affermato che dovessero guardarsi nella tornata del 9 maggio ultimo.

E perciò poichè una linea che costerebbe 46 milioni, cioè la Lagonegro-Castrocuco, vale a dire 1,300,000 lire a chilometro, non risponderebbe a nessuno di quei criteri di utilità che sono necessari, era giusto che a proposito di questa discussione, a proposito delle considerazioni di utilità che si sono venute facendo dall'onorevole Lucchini a nome di tutti noi (poichè io sono un firmatario di quelle mozioni), era giusto che io ricordassi al ministro che una Provincia intera, la provincia di Cosenza e tutta quanta la Calabria, aspettano non l'applicazione della legge del 1879 con la costruzione della Lagonegro-Castrocuco, ma la modificazione invece a base di questi nuovi concetti di quella posizione di tracciato, segnata nella legge del 1879, nel senso di avere il prolungamento della Lagonegro-Castrocuco con la Spezzano-Castrovillari, e la traversa Montesano Sapri, cioè l'attuazione di un voto che è tutta quanta la vita e l'essenza delle Calabrie, di una parte della Basilicata e di una parte della provincia di Salerno. Così facendo, il ministro risponderà al suo programma.

Ed ho finito. (*Bene! — Approvazioni.*)

**Presidente.** Viene ora la volta del seguente ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo la necessità improrogabile della costruzione delle proposte linee di accesso al Sempione, delibera di affidarne l'esecuzione ed il conseguente esercizio allo Stato, quale inizio della nazionalizzazione delle Ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle Convenzioni ferroviarie.

« Nofri, Montemartini, Berenini, Lollini, Albertelli, Gatti, Morgari, Chiesa, Costa, Agnini. »

Chieggo se l'ordine del giorno Nofri sia secondato.

(*È secondato.*)

Onorevole Nofri, ha facoltà di svolgerlo. Nofri. Non è certamente a quest'ora che

io posso svolgere, sia pure brevemente, l'ordine del giorno da me presentato anche a nome dei colleghi del partito socialista di questa Camera.

L'ordine del giorno, per chi non l'avesse inteso, è questo, brevissimo: « La Camera, riconoscendo la necessità improrogabile della proposta costruzione delle linee di accesso al Sempione, affida la costruzione stessa allo Stato, quale inizio della nazionalizzazione delle ferrovie, anche in vista della imminente scadenza delle Convenzioni ferroviarie. »

Come vedete, in quest'ordine del giorno c'è una affermazione appoggiata ad un fatto che dovrà verificarsi prestissimo, e che dovrebbe avere già nel Parlamento e nel paese una preparazione e, quel che più importa, una base seria e diretta. E detto ciò, io trovo che da parte dello Stato il votare oggi una concessione di costruzioni ferroviarie per quarantacinque milioni impegnandosi quindi per altrettanta somma con una Compagnia ferroviaria, con la quale appunto si contrattarono le Convenzioni ferroviarie, equivale a confessare fino da adesso con la prova di un fatto che lo Stato non è preparato o, meglio ancora, non intende addivenire a nessuna nazionalizzazione delle sue ferrovie, e che sino da oggi porge le mani, tranquillo e sereno, ai ceppi delle Compagnie ferroviarie.

Si è detto qui da qualcuno, che combatte principalmente una di queste linee, che fra gli altri argomenti che stanno contro la proposta del Governo ci dovrebbe essere principalmente quello della concessione anziché della costruzione diretta.

Io non so, nè voglio sapere se questa obiezione e l'argomento conseguente muovano dal concetto che ho io, cioè di iniziare sino da adesso la nazionalizzazione delle ferrovie.

Non so, nè voglio saperlo, quantunque la esposizione fattane, l'accento fugace che se n'è avuto, non credo che avesse altro proposito, altra ragione se non quella, evidentissima del resto, di opporre un altro ostacolo a quelli che già si erano affacciati, alla approvazione della attuale convenzione, e quindi alla costruzione delle ferrovie di accesso al Sempione.

Ora di questo si può esser certi, che da parte mia non è, perchè è noto oramai da tempo e fino da quando entrai in Parlamento, come, per parte mia e degli amici del

mio partito, è intenzione, soprattutto in materia ferroviaria, di esplicitare il nostro programma, che è quello di condurre, con tutti i mezzi, lo Stato alla nazionalizzazione delle ferrovie.

E pertanto, se ho presentato l'ordine del giorno che non mi è dato svolgere come vorrei, non è certo per ostacolare in qualsiasi modo la costruzione di quegli accessi al Sempione, che riteniamo assolutamente necessari, ma solo perchè la loro costruzione venga direttamente assunta dallo Stato, che inizierà una buona volta in tal modo la sua emancipazione dallo asservimento delle Compagnie ferroviarie, padrone assolute oramai del nostro più grande ed importante dei pubblici servizi.

Ma si opporrà certamente, come già accennò l'onorevole ministro, che non è questa la sede per discutere della nazionalizzazione o meno delle ferrovie, essendo noi ancora lontani 4 anni dalla scadenza delle Convenzioni, e che allora soltanto potremo discutere se convenga o no continuare nei contratti attuali, o farne degli altri, oppure passare all'esercizio di Stato. Ma io a mia volta rispondo, che per lasciare quest'ultima via libera al Governo ed allo Stato, è necessario non aiutare la costruzione di una barricata insormontabile in modo che quella via non sia poi più possibile seguirla. Ora se voi, come si è fatto in passato, continuate a cedere costruzione ed esercizio per ogni ferrovia vecchia e nuova, voi impegnerete la finanza dello Stato verso le Compagnie ferroviarie in modo tale che evidentemente, quando sarete alla discussione sul da farsi per l'avvenire (convenzioni attuali, nuovi contratti o esercizio di Stato), si affaccerà troppo facile e comoda da ogni parte la obiezione, che lo Stato non potrà assumersi esso l'esercizio delle ferrovie perchè i vincoli che lo avvengono alle Compagnie ferroviarie sono troppo saldi da poter essere infranti da uno sforzo finanziario economico dello Stato, che all'uopo dovrebbe essere superiore alla sua relativa potenzialità. Io per questo ritengo, che sin da oggi, giacchè l'occasione ci capita, noi dovremmo, se non proclamare nettamente e nel senso assoluto della parola, la futura nazionalizzazione delle ferrovie, facilitare almeno la via che a quella nazionalizzazione conduce.

Si è già detto qui da uomini competentissimi, ed io non ne dubito affatto, che il riscatto dell'esercizio ferroviario non costerà

meno di 400 milioni, e si è aggiunto che se si vuole aggiungervi anche quello della proprietà delle ferrovie meridionali si andrà a 450 milioni. Sono già troppi a parer mio! Ebbene lo Stato italiano aggiunge oggi a quella cifra altri 45 milioni per il riscatto degli accessi al Sempione!

Ed ecco così ingrossarsi la valanga che lo travolgerà. (*Interruzione*). Ora io domando: esiste o no un ostacolo qualsiasi a che la costruzione delle ferrovie contemplate dall'attuale Convenzione sia affidata allo Stato? L'onorevole Giusso ha risposto molto brevemente e molto semplicemente alla domanda che da altri prima di me gli è stata rivolta in proposito: egli ha detto: primo, che non ha assunta la costruzione diretta di queste ferrovie di allacciamento al Sempione perchè ha trovato compromessa la questione da studi e progetti già preparati; secondo: perchè Milano e Torino avevano già fatta la proposta e preparato il tutto per assumere la costruzione stessa a mezzo della Mediterranea.

Orbene la prima di queste obiezioni non regge e basta la sola enunciazione sua perchè sia distrutta. Ma come? Solo perchè ci sono già degli studi preparati, perchè si è fatto qualche cosa in proposito voi dovreste senz'altro cedere la costruzione alla Mediterranea? La seconda obiezione poi regge ancor meno; infatti se Milano e Torino hanno fatto la proposta di assumere la costruzione a mezzo della rete Mediterranea, si è perchè vedevano che lo Stato non si decideva mai ad assumersela direttamente, come aveva fatto per la Domodossola-Iselle! Evidentemente Milano e Torino hanno cercato di spingere avanti in qualche modo un'opera che per loro appariva ed era necessarissima, e si sono naturalmente affrettate a fare le relative pratiche con chi sapevano avrebbe fatto più presto ad eseguirla.

E lo Stato che era completamente libero, in condizioni non mai verificatesi di bilancio, ed alla vigilia delle dichiarazioni del ministro delle finanze relative agli avanzi del bilancio stesso, con previsioni più che rosee per l'avvenire, senza nessun pericolo per la riuscita dell'impresa, ci viene a dire, per bocca dell'onorevole ministro Giusso, puramente e semplicemente che, dopo tutto è questione di tempo; che se oggi affidiamo alla rete Mediterranea la costruzione di queste linee, poniamo però la condizione del

riscatto pel 1905, e per essere più preciso, prima della fine del giugno di quell'anno, con la ferma intenzione di addivenire a quel riscatto!

Davvero che ciò è strano e quasi inconcepibile! Ma i 45 milioni che in tal modo dite di avere pel 1905 ed in una sola volta da pagare entro un mese, perchè non li spendete adesso durante 3 anni? Che cosa avverrà da oggi al 30 giugno 1905? Forse qualche miracolo nel nostro paese? Verrà forse la pioggia dell'oro che ci permetterà di riscattare (almeno come credo sia nella intenzione, o nel desiderio dell'onorevole Giusso) di riscattare l'esercizio ferroviario, insieme alle costruzioni effettuate? Comunque se per allora siete convinti di poter riscattare tutto, perchè non costruite voi adesso con la stessa spesa, anzi con minore spesa?

L'onorevole ministro però ebbe anche ad obiettare che ci sono state delle imprese costruttrici alle quali lo Stato si è affidato, le quali lo hanno fatto spendere di più. Ma l'onorevole Giusso a proposito della Convenzione in parola ha però detto in precedenza, che tutti i lavori e le spese calcolate dalla rete Mediterranea erano state esaminate, variate, controllate dagli ingegneri dello Stato che hanno garantito, e voi vi fidate di loro, che la Mediterranea, non farà un buon affare perchè con soli 45 milioni andrà a rischio di guadagnare niente.

Ora, se voi avete fatto così bene gli studi, se avete così pronto il vostro lavoro, non comprendo perchè dobbiate affidarlo alla Rete Mediterranea anzichè affidarlo allo Stato.

Ma io penso questo (e l'onorevole Giusso non può non pensarlo con me) che al 30 giugno 1905 non si riscatterà nulla delle ferrovie di accesso al Sempione; e che prima di quella data la costruzione di altre ferrovie avrete dato a questa o ad altre compagnie; ed altri impegni si saranno contratti; cosicchè lo Stato se arriverà a riscattare l'esercizio, puro e semplice, delle ferrovie nostre avrà già raggiunto il miracolo.

Intuisco che l'onorevole ministro mi dirà: le potremo sempre riscattare fra 30 anni. Ma fra 30 anni lo Stato italiano avrà dovuto pagare alla Rete Mediterranea, per sussidi chilometrici, la bellezza di 20 milioni; poi quando farà il riscatto ne dovrà pagare altri 45, e così saranno 75 milioni che dovrà pagare le linee che gli sarebbero



costate solo 42 milioni, senza contare gli utili che nel trentennio potrebbe averne tratti.

E non ha fondamento nemmeno il pericolo che si potrebbe affacciare, che non affidando la costruzione alla Rete Mediterranea venga a ritardare la costruzione di quelle linee.

Non si viene a ritardar nulla, perchè lo ha detto l'onorevole Giusso, è lo Stato che deve studiare e preparare, e lo Stato ha già studiato e preparato tutto. L'unica cosa che potrebbe mancarci sarebbero i denari; ma veramente l'onorevole Giusso, e più di lui, l'onorevole presidente del Consiglio, ci hanno fatto balenare dinanzi, data la buona condizione del bilancio, non solo la possibilità della esecuzione dei lavori pubblici più urgenti e quindi anche di quelli ferroviari, ma ben anche l'esecuzione di altri lavori colossali ferroviari, o non, ed in periodo relativamente breve.

Ed a chi osservava amichevolmente nei corridoi come diavolo si potrebbe provvedere a tutte le promesse dell'onorevole presidente del Consiglio, si è risposto, se non erro, che il solo bilancio dei lavori pubblici potrà consolidarsi, dovendo molte spese scomparire per cessazione d'impegni, in modo che potrà sostenere tutte queste, oltre le spese ancora ipotetiche ed ancora non calcolate e scaturenti dalle promesse fatte. Se così è, perchè non si comincia adesso a provvedere ad una spesa calcolata precisa, che se non fosse altro potrebbe renderci un po' più liberi di fronte alla scadenza imminente delle convenzioni ferroviarie?

Termino pertanto con l'augurio, che la Camera ed il Governo si persuadano, che bisogna decidersi una buona volta a far sì che lo Stato cominci ad emanciparsi dalla schiavitù che oramai è divenuta insopportabile delle Compagnie ferroviarie, in modo da far sorgere la speranza che fra due anni Governo e Camera possano venire l'uno a proporre l'altra ad approvare almeno il riscatto dell'esercizio.

Bisogna cominciare fin da oggi a far sapere alle Società ferroviarie ed al Paese che lo Stato non è disposto affatto a darsi mani e piedi legati a quelle Società; dimostrare quindi fino da oggi di avere i mezzi per far da sé e liberarci dal più vero e terribile sfruttamento che si sia verificato dal 1885 a carico dello Stato e del Paese, che opprime ambidue e che ci ha trascinati di

già fino al punto da non poter provvedere, malgrado la protesta e la minaccia cogli scioperi rivoluzionari del commercio e della industria, ai più necessari ed urgenti bisogni dell'uno e dell'altra.

Emancipiamocene dunque, e diamone subito una prova con questa legge, e vedrete allora che le Compagnie agiranno in modo diverso, perchè sapranno che lo Stato può e sa imporsi ad esse; diversamente noi avremo con questa nuova concessione, aggiunto un altro anello alla catena che ci lega a quelle Compagnie, saldandola così più strettamente intorno a noi tanto da costringerci fra poco a venir qui a discutere sul problema ferroviario colla sola possibilità di proclamare sopra il Regno d'Italia, il regno delle Compagnie ferroviarie. (*Approvazioni a sinistra*).

**Presidente** Rimanderemo questa discussione a domani.

Prego la Camera di por mente che sarebbe necessario convocare domani gli Uffici. Quindi proporrei che la riunione negli uffici avvenisse alle 10 e la seduta pubblica al tocco, così guadagneremo un'ora, e senza interrogazioni...

**Agnini.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Se c'è opposizione, è finita!

**Agnini.** Unicamente faccio osservare all'onorevole presidente e al presidente del Consiglio che non mi pare opportuna la soppressione delle interrogazioni.

*Voci.* Basta così.

**Agnini.** Abbiamo potuto consentire per una giornata, quella d'oggi, la soppressione delle interrogazioni, ma queste sono necessarie.

**Presidente.** L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Se desiderano che vi siano le interrogazioni, sta bene, hanno pienamente diritto perchè è cosa regolamentare.

Vi saranno le interrogazioni e resta inteso che comincerà la seduta al tocco. Io spero che questa questione del Sempione potrà durare non molto perchè siamo arrivati al termine anche degli ordini del giorno. Pregherei però la Camera di consentire che dopo la legge che si discute sia messo nell'ordine del giorno il disegno di legge sugli sgravi.

**Cabrini.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Cabrini.** Pur consentendo che si discuta, dopo la legge sul Sempione, quella sugli

sgravi, si potrebbe stabilire fin da ora che le sedute pomeridiane dei giorni di giovedì, venerdì e sabato fossero destinate per la discussione della legge sugli sgravi e quelle antimeridiane di venerdì e di sabato, ed eventualmente anche la seduta di domenica, (*Oh!*) fossero destinate per la discussione della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli.

*Voci.* Non è presente l'onorevole ministro di agricoltura.

**Cabrini.** È vero che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio non è presente, però egli questa mattina ha dichiarato a me ed all'onorevole Chiesa di essere felicissimo di discutere questa legge nella ventura settimana.

**De Andreis.** A nome dei miei amici mi associo alla proposta dell'onorevole Cabrini.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Giolitti, ministro dell'interno.** Ho il dovere di accertare che vi sono alcune leggi assolutamente urgenti, le quali però non daranno luogo a discussione, perchè sono approvate ad unanimità dalle Commissioni. Proporrò che queste leggi fossero iscritte nell'ordine del giorno.

Con ciò non intendo menomamente di ritardare la discussione della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, che desidero io pure di vedere approvata. Ma vi sono leggi che sarebbe grave di rimettere a dopo le vacanze.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** L'onorevole Cabrini sa che io mi sono adoperato presso la Commissione per cercare di sollecitare la relazione sul disegno di legge riguardante il lavoro delle donne e dei fanciulli, ma non vorrei che lasciassimo indietro la legge sugli sgravi, a cui tiene tanto anche l'onorevole Cabrini.

È necessario che noi facciamo tutti gli sforzi possibili per cercare di discuterla, tanto in sedute antimeridiane, quanto nelle pomeridiane, ed al più presto possibile. Dopo approvata questa legge, metteremo nell'ordine del giorno le altre leggi dette ora dal ministro dell'interno ed anche quella che sta tanto a cuore all'onorevole Cabrini.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

**Cabrini.** Ho già sentito da 10 o 12 giorni,

specialmente parlando così privatamente, che tutti i colleghi sono d'accordo nel ritenere indispensabile la discussione di questa legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli. Però se uno ha una legge urgente da discutere ed un altro ne ha un'altra, procedendo di questo passo, la legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli non la discuteremo. Del resto se noi stabiliamo fin da oggi che si metta all'ordine del giorno delle sedute antimeridiane la discussione di questa legge, ogni oratore, che avrà interesse di vederla approvata, si crederà autorizzato a mitigare il fiume dell'eloquenza sua a proposito della discussione della legge sugli sgravi nelle sedute pomeridiane, e noi intanto in quelle antimeridiane potremo discutere ed approvare la legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli.

Voglio infine fare osservare alla Camera questo fatto, che proprio da alcuni giorni sono incominciate... (*I deputati stanno nell'emniciclo ed impediscono che la voce dell'oratore giunga agli stenografi*) ...non voglia la Camera sciogliersi sotto questa impressione che quelle proteste hanno avuto qui un'eco.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Onorevole Cabrini, anch'io ho comune con Lei questo desiderio di vedere approvata la legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, ma non posso permettere che si corra il pericolo di non vedere approvata la legge sugli sgravi.

**Cabrini.** La discuteremo in sedute pomeridiane.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Forse, oltre alle sedute pomeridiane, non basteranno nemmeno quelle antimeridiane.

**D'Alife.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**D'Alife.** Io vorrei pregare l'onorevole presidente del Consiglio e la Camera di voler mettere in discussione in una seduta antimeridiana la legge riguardante le opere idrauliche di terza e quarta categoria.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Ho già detto che per condurre in porto la discussione della legge sugli sgravi bisogna metterla anche nelle sedute antimeridiane. Ripeto a Lei quello che ho detto all'onorevole Cabrini.

**D'Alife.** Onorevole presidente del Consiglio, si tratta di una legge che sta dinanzi alla Camera da due anni, e che per una ra-

gione o per un'altra non ha potuto essere approvata definitivamente. Quindi la prego di voler consentire alla mia proposta.

**Zanardelli, presidente del Consiglio.** Non posso anteporre alcun'altra legge a quella sugli sgravii.

**Presidente.** La proposta del presidente del Consiglio è dunque che dopo la legge sul Sempione, si ponga nell'ordine del giorno la legge sugli sgravi e che questa discussione prosegua tanto nelle sedute antimeridiane quanto in quelle pomeridiane.

Pongo a partito questa proposta.

(La Camera approva).

**Cabrini.** Una profezia: Ci separeremo senza aver discusso il disegno di legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli! (*Commenti animati*).

### Risultamento di votazione.

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione segreta e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio Decreto 5 aprile 1900, n. 126, aumento provvisorio dell'abbuono per la distillazione dei vini e provvedimenti a favore dei fabbricanti di spiriti di seconda categoria e dei fabbricanti di cognac.

Presenti e votanti . . .	269
Maggioranza . . . . .	135
Voti favorevoli . . .	227
Voti contrari. . . . .	42

(La Camera approva).

### Interrogazioni e interpellanze.

**Presidente.** Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione ed interpellanza pervenute alla Presidenza.

**Lucifero, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sul contegno del sindaco di Collecchio, il quale sistematicamente impedisce che si tengano pubbliche conferenze per organizzazione dei contadini del luogo.

« Olivieri. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per sapere se intenda di provvedere d'ur-

genza ad assegnare uno o più vice-pretori a quelle preture che non possono dar corso al copioso lavoro senza gravi ritardi, malgrado lo zelo e la capacità del personale adibitovi, come avviene a Cividale del Friuli.

« Morpurgo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sui maltrattamenti inflitti al condannato Emilio Riccardi, nella casa di reclusione di Alesandria.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla sistematica opposizione fatta dal sindaco di Ventimiglia alla iscrizione di nuovi cittadini nelle liste elettorali.

« Cabrini. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio sulla attuale crisi vinicola specialmente del Piemonte e come si intenda alleviarne gli effetti.

« Calleri Enrico. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, per sapere in qual modo intenda provvedere alle precarie condizioni degli apprendisti distributori nelle Biblioteche universitarie.

« Rampoldi. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze in ordine alla ritardata applicazione del nuovo Catasto in provincia di Reggio Emilia ed al riparto dell'indennizzo da assegnarsi ai contribuenti.

« Cottafavi. »

**Presidente.** Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Quanto alle interpellanze il Governo dichiarerà a suo tempo se e quando intenda rispondere.

### Nomina di una Commissione.

**Presidente.** Secondo la mozione votata ieri dalla Camera, ho costituito la Commissione per ricevere le comunicazioni circa gli addebiti fatti al deputato Afan de Rivera, che è composta degli onorevoli Biancheri, Dal Verme, Pansini, Del Balzo Carlo e Ferrero di Cambiano.

La seduta termina alle 19,20.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

2. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Approvazione della convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino, e per esse alla Società per le ferrovie del Mediterraneo. (330)

3. *Discussione del disegno di legge:*

Sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari.

4. Svolgimento di una mozione del deputato Montagna ed altri.

5. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Abbuono parziale della tassa di fabbricazione sugli spiriti adoperati nelle industrie. (198) (*Urgenza*)

Rinnovamento della votazione nominale su di un emendamento proposto dal deputato Ottavi ed altri.

*Discussione dei disegni di legge:*

6. Disposizioni sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti. (*Approvato dal Senato*) (277)

7. Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari e Cassa di previdenza per le pensioni degli uscieri. (188)

8. Istituzione di una nuova qualità di trinciato comune di 3ª classe. (246)

9. Ineleggibilità per la intera legislatura dei deputati la cui elezione fu annullata per brogli o per corruzione. (95)

10. Prestito a premi a favore della Cassa nazionale per la vecchiaia e la invalidità degli operai e a favore della Società Dante Alighieri. (292)

11. Modificazioni alle disposizioni della

legge 30 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. (194)

12. Revisione generale dei redditi dei fabbricati e modificazioni alle leggi sulla relativa imposta. (192)

13. Sul lavoro delle donne e dei fanciulli. (*Urgenza*) (139-280)

14. Vendita dei duplicati della Biblioteca Vittorio Emanuele. (49) (*Urgenza*)

15. Proroga del termine per l'attuazione del piano speciale di risanamento della città di Bologna. (365)

16. Aggiunta agli articoli 56 e 93 della legge comunale e provinciale (testo unico) 3 maggio 1898 relativi all'epoca delle elezioni comunali in alcuni Comuni. (309)

17. Maggiori spese per l'arma dei Reali Carabinieri. (364)

18. Approvazione di una convenzione fra il Ministero degli affari esteri e il Monte pensioni dei maestri elementari circa il pagamento degli arretrati dovuti per le scuole italiane all'estero. (319)

19. Abrogazione della legge 14 maggio 1894, n. 189, che modifica alcuni articoli della legge consolare del 28 gennaio 1886, n. 2804. (328)

20. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341 sui provvedimenti in favore dei danneggiati dalle alluvioni e dalle frane del 1900 e 1º semestre 1901. (374)

21. Proroga del corso legale dei biglietti di banca e delle agevolanze fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni degli Istituti di emissione. (362) (*Urgenza*)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'Ufficio di Revisione*

---

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati