XCIX.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 30 GIUGNO 1902

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **TORRIGIANI.**

INDICE.

Disegno di legge:
Ferrovie complementari (*Discussione*). *Pag.* 3867
Celli 3889
De Martino 3871
De Riseis G.. 3891
Falconi Gaetano. 3888
Filì-Astolfone. 3880
Giunti. 3867
Lacava 3878
Licata. 3870
Lucchini L. 3884
Nuvoloni 3873
Rossi E.. 3871
Sacchi 3881
Interpellanze:
Fatti di Lucera:
Giolitti (*ministro*) 3861-63
Lollini 3859-62
Personale insegnante nelle scuole secondarie all'estero:
Baccelli A. (*sotto-segretario di Stato*). . . 3865
Gattoni. 3864-66
Interrogazioni:
Linea a trazione elettrica Milano-Varese-Porto Ceresio:
Arconati 3855
Balenzano (*ministro*). 3854-55
Ufficio di finanza in Cosenza:
Mazziotti (*sotto-segretario di Stato*). . . . 3856
Spada 3856
Stato di Palagonia:
Cirmeni 3857
Ronchetti (*sotto-segretario di Stato*) . . . 3856
Corsi liberi universitari:
Cortese (*sotto-segretario di Stato*) 3858
Gatti 3858
Osservazioni e **proposte**:
Processo verbale:
Pantano. 3852-53
Saporito. 3852-53
Toaldi. 3851
Lavori parlamentari:
Nasi (*ministro*). 3895
Pantano 3867-96
Presidente 3867-96
Zanardelli (*presidente del Consiglio*) . . . 3867
Concorso ippico internazionale di Torino:
Papadopoli 3895
Presidente 3895
Votazione segreta (*Risultamento*):
Policlinico Umberto I in Roma. 3895

La seduta comincia alle 14.5.

Lucifero, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

Dichiarazioni sul processo verbale.

Toaldi. Chiedo di parlare sul processo verbale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Toaldi. Stante i rumori della Camera insolitamente impaziente, alcune mie poche parole dette ieri sono state fraintese dalla maggior parte dei miei colleghi e la stampa non le ha potute raccogliere nel loro vero senso. Mi preme ora di dichiarare che io ho espresso soltanto un desiderio che era il portato della mia lunga esperienza parlamentare, un desiderio che hanno pure molti miei colleghi della Camera. Il Governo, supremo regolatore dei lavori parlamentari, deve per molte ragioni disporre che da dicembre ad aprile, mesi i più freschi dell'anno, si possa condurre regolarmente e senza precipitazioni il lavoro parlamentare in modo che al più tardi per la metà di giugno sia compiuto. Questo si deve fare non tanto per riguardo al clima di Roma, che sarebbe in questo caso semplicemente calunniato, poichè in Roma si sta bene anche ora, quanto per un delicato riguardo dovuto al Senato del Regno ed anche per rispetto alla legge di contabilità dello Stato. Vecchio deputato, ripeto, sono obbligato a fare queste osservazioni dovute alla mia lunga esperienza e aggiungo che un poco di riguardo deve pure usarsi agli interessi privati che in questa stagione hanno non pochi deputati.

Restringiamo le feste di Capo d'anno e di Carnevale, affrettiamo un po' i lavori parlamentari allorquando ci possiamo valere della buona temperatura dell'inverno a Roma: teniamo sedute regolari e più lunghe allora e così eviteremo anche le non belle sedute mattutine e le sedute della do-

menica che fanno a pugni con la legge che stiamo per fare intorno al riposo festivo. Non si darà così lo spettacolo di veder distribuite le relazioni alla sera tardi e discuterle al mattino senza che possano essere ponderatamente esaminate. Con questo ho inteso di fare un appello a tutti per ricondurre la consuetudine parlamentare nel campo della convenienza.

Io resto sempre al mio posto e ieri non ho inteso parlare di ferie o mostrar desiderio di vacanze, come alcuni hanno mal capito; niente di più erroneo di ciò! Ora non è più il tempo per me di fare da paraninfo; ma neanche voglio fare la parte del necroforo. (*Ilarità — Vive approvazioni*).

Presidente. Si comprende bene, onorevole Toaldi, che i continuati rumori della Camera hanno reso impossibile di tenere esattamente conto delle dichiarazioni da Lei fatte ieri, e quindi, degli schiarimenti dati oggi da Lei sulle parole ieri pronunciate sarà tenuto conto preciso, come è di dovere, nel processo verbale della seduta odierna.

Toaldi. Ringrazio.

Presidente. Ora ha facoltà di parlare sul processo verbale l'onorevole Pantano.

Pantano. Poichè io fui tra coloro che avevano fraintesa la proposta, o meglio la dichiarazione fatta ieri dall'onorevole Toaldi, dopo le parole da lui pronunciate testè, colgo volentieri l'occasione, che ho la facoltà di parlare, per rendere omaggio al suo pensiero e per ringraziarlo della franchezza e correttezza delle sue spiegazioni. Ed ora debbo fare una dichiarazione per mio conto.

Ieri, parlando del voto emesso dalla Commissione ferroviaria presieduta dall'onorevole Saporito, a favore dell'esercizio privato, io non pensai menomanente di biasimare l'opera dei componenti la Commissione stessa, come forse parve all'onorevole Stelluti-Scala. (*Commenti*). Le dichiarazioni invece fatte dall'onorevole Stelluti-Scala, avendo confermato che ai Commissari, presenti od assenti da Roma, venne dato il preavviso, sia pure telegrafico, soltanto tre giorni prima dell'adunanza, sicchè essi non poterono prendere parte ad una deliberazione di tanta gravità, anzichè smentire il fatto da me deplorato, come piacque di stampare a qualche giornale, lo corroborarono. (*Interruzioni*).

Io rispetto l'opinione che l'onorevole Stelluti-Scala può portare su tale argomento, ma da parte mia non posso modificare il mio severo giudizio intorno a siffatto modo di procedere in una questione di così vitale importanza per l'economia nazionale, e sono lieto che l'onorevole Saporito sia oggi presente, e possa dare le spiegazioni necessarie; perchè con la stessa franchezza con cui parlo ai miei amici di questa parte della Camera, parlo anche agli avversari, di una cosa sola pensoso: della verità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

Onorevole Saporito, le rammento che si tratta soltanto di parlare sul processo verbale, non di riaprire la discussione.

Saporito. Ieri ero assente quando l'onorevole Pantano, prendendo a parlare per discutere sulla legge per i ferrovieri, ha creduto occuparsi per la seconda volta della Commissione per l'ordinamento ferroviario che io mi onoro di presiedere.

Pantano. Anche una terza!

Saporito. Il mio amico Stelluti-Scala, che fa parte della Commissione e che ringrazio di tutto cuore, gli ha risposto colla sua solita lealtà e, tutto ciò che egli ha detto, è la pura verità. Non c'è stata alcuna sorpresa nella deliberazione presa a favore dell'esercizio privato delle nostre ferrovie! Il voto è stato emesso dalla Commissione dopo parecchi preavvisi e il telegramma di cui l'onorevole Pantano parla, fu l'ultimo avvertimento dato a quei commissari che erano fuori di Roma. Tutto ciò che dice l'onorevole Pantano su questa questione, mi scusi, non è esatto; egli è stato male informato...

Pantano. Chiedo di parlare per fatto personale.

Saporito. ...e quindi io debbo, in base ai fatti, smentire le sue asserzioni a carico della Commissione, che mi onoro di presiedere.

Presidente. Onorevole Pantano, accenni il suo fatto personale.

Pantano. Ho chiesto di parlare per due fatti personali.

In primo luogo l'onorevole Saporito, non tenendo conto delle mie dichiarazioni, ha parlato della Commissione. Io alla Commissione non ho diretto nessuna censura, l'ho diretta al presidente, vale a dire a lui personalmente.

Saporito. La risposta vale per il presidente!

Pantano. Quanto a ciò, che riguarda lo avere avvertito i membri della Commissione tre giorni prima ..

Saporito. Per l'ultima volta!

Pantano. ... il preavviso non dice nulla;

infatti è avvenuto questo, che molti non sono venuti...

Saporito. Non è vero!

Pantano. ... e, quando sono venuti, dopo, hanno dovuto dichiarare il loro voto, che in molta parte spostava quello della Commissione.

Saporito. Non è vero!

Pantano. Verissimo. Era una questione così importante, dalla Camera affidata ad una Commissione, che la Commissione stessa doveva procedere con la massima possibile ponderatezza, perchè di deliberazioni di questo genere si comincia ad occupare l'opinione pubblica.

Io, onorevole Saporito, lo dico lealmente, senza fare delle insinuazioni, da anni combatto in questa Camera per provare che, purtroppo, le grandi Compagnie avvolgono il Paese e lo avvolgono in una rete tale, da cui non sappiamo districarci! (*Oh! oh! — Commenti*).

Cerchi Lei di fare in modo, che anche la Commissione, che presiede, possa sottrarsi a certe illegittime influenze, che, volere o non volere, si impongono a tutti! (*Rumori*).

Saporito. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Non riapriamo questo dibattito!

Saporito. Io ho bisogno di rispondere all'onorevole Pantano!

Presidente. Accenni al suo fatto personale.

Saporito. L'onorevole Pantano ha asserito un fatto insussistente, cioè ha detto che la deliberazione fu presa dalla minoranza.

Pantano. Non ho parlato di minoranza; ho detto che mancavano molti.

Saporito. Faccio conoscere all'onorevole Pantano che la Commissione non fu mai così numerosa, come in quel giorno. Eravamo, credo, sedici commissari, e coloro che mancavano erano precisamente quelli, che o non erano mai intervenuti, oppure erano intervenuti raramente. (*Interruzione del deputato Pantano*).

Anche questo non è esatto, perchè in seguito soltanto due commissari hanno fatto la loro dichiarazione; cioè l'onorevole Rubini, il quale ha dichiarato con lettera a me diretta, che era favorevole all'esercizio privato e l'onorevole Cao-Pinna che, dopo otto giorni circa dalla deliberazione, ha dichiarato che avrebbe votato per l'esercizio di Stato se fosse stato presente.

Nessun altro si è fatto vivo, nonostante che io avessi manifestato il desiderio che i colleghi assenti esprimessero il loro pensiero sulla grave questione.

Onorevole Pantano, Ella non conosce nulla dei lavori della Commissione.

Pantano. Li conosco troppo!

Saporito. No, no. Aspetti che si pubblichino i lavori della Commissione, gli studi...

Pantano. Li conosco gli studi.

Saporito. ... non li conosce, o li conosce per via non regolare, perchè i lavori della Commissione sono riservati.

Pantano. Non sono segreti, perchè sono alla luce del sole.

Saporito. Sono per ora lavori riservati, e deve prima conoscerli il ministro...

Pantano. No, deve conoscerli il paese.

Saporito. Il paese deve conoscerli a suo tempo e con relazioni ufficiali, e non per mezzo di notizie inesatte.

Presidente. Ma insomma, io non posso permettere una discussione ora.

Saporito. Intorno poi alla chiusa del suo discorso, credo che Ella, con essa, non intendeva alludere nè a me, nè ai membri della Commissione. La Commissione è composta di senatori, di deputati e di alti funzionari i quali, occupandosi dei gravi problemi a loro affidati, non hanno altra mira che di garantire gli interessi dello Stato. Ad ogni modo, l'onorevole Pantano non ha certamente indirizzate le sue osservazioni a chi ha l'onore di parlare in questo momento alla Camera.

Presidente. Così rimane approvato il processo verbale.

Si dà lettura del sunto degli

Omaggi.

Lucifero, *segretario, legge:*

Dal Ministero dei lavori pubblici, Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate. — Relazione della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari (Regio Decreto 20 luglio 1901), copie 530;

Dalla Direzione Generale del debito pubblico. — Relazione di quel direttore generale alla Commissione di vigilanza sul quarto cambio decennale delle cartelle dei consolidati 5 e 3 per cento, una copia;

Del professor Palmiro Moriglioni, Pisa. — Abilitazione dei periti di scrittura. (Relazione approvata dal primo Congresso nazionale dei calligrafi) (estratto dagli Atti del Congresso), copie 2;

Dalla Regia Università degli studi, Sas-

sari. — Annuario di quella Regia Università per l'anno scolastico 1901-902 (anno 340° della fondazione della Università), una copia;

Dagli onorevoli deputati Pietro Lacava, barone Giuseppe De Riseis ed altri, Roma. — *Referendum* sul regime doganale e sui trattati di commercio nell'interesse dell'industria e del commercio italiano ad iniziativa degli onorevoli deputati Lacava, De Riseis Giuseppe ed altri (relatore, onorevole G. Abignente), copie 20;

Dall'onorevole signor commendatore Fedele Lampertico, senatore del Regno, presidente generale delle giurìe per l'Esposizione di Verona. — Relazione in nome della Presidenza delle giurìe di quella Esposizione (aprile-luglio 1900), una copia;

Dette publique d'Egypte, Le Caire. — Compte rendu des travaux de la Commission de la dette publique d'Egypte pendant l'année 1901. XXVIme année, una copia;

Dalla Deputazione provinciale di Pesaro e Urbino. — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1901, una copia;

Dal Ministero della marina. — Statistica sanitaria dell'armata 1897-98, copie 4;

Dal Municipio di Padova. — Atti di quel Consiglio comunale per il 1901. Fascicolo IV. Da ottobre a dicembre, una copia.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Silvestri di giorni 8, Pinna di 10, Mazzella di 3, Leonetti di 3, Gavotti di 5, Gattorno di 3, Di Rudinì Carlo di 5, De Luca Paolo di 3, Comandini di 2, Meardi di 10, Farinet Francesco di 2, Leone di 5, Morpurgo di 3.

Per motivi di salute l'onorevole Maurigi di giorni 5.

(*Sono conceduti*).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni.

La prima è degli onorevoli Mazza e Albertelli, al ministro dei lavori pubblici, « sulle ragioni per cui il Ministero dei lavori pubblici non ha creduto di pagare i funzionari del Genio civile collocati a riposo col diritto al trattamento di servizio, pagamento deciso da oltre tre anni con sentenza passata in giudicato. »

È presente l'onorevole Mazza?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Albertelli?

(*Non è presente.*)

Non essendo presenti gli interroganti, questa interrogazione s'intende ritirata.

La seconda è dello stesso onorevole Albertelli al ministro dell'istruzione pubblica « per sentire quali provvedimenti intenda adottare per migliorare la Sezione di agrimensura annessa agli Istituti tecnici del Regno e per tutelare l'esercizio professionale dei geometri e degli agrimensori danneggiati continuamente e abusivamente dagli empirici. »

L'onorevole Albertelli non essendo presente, anche questa interrogazione si considera ritirata.

Viene ora quella dell'onorevole Arconati al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se stia in fatto che il Governo abbia da tempo ricevuto dalla Società delle Ferrovie Mediterranee, e non vi abbia a tutt'oggi data evasione, gli atti o istanze di autorizzazione all'impianto di segnali, ecc., sulla linea a trazione elettrica Milano-Varese-Porto Ceresio, impianto che avrebbe sicuramente evitato il recente disastro di Bisuschio. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Balenzano.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole Arconati parla della linea Milano-Varese-Porto Ceresio.

Per il tronco Milano-Gallarate-Varese non venne nessuna domanda, e non vi poteva essere perchè l'onorevole interrogante non ignora che su quel tronco sono già in parte impiantati ed in parte si stanno impiantando i segnali di blocco.

Per il tronco Varese-Porto Ceresio poi non vi è alcuna proposta d'impianto di blocco; ma soltanto in data 9 giugno è venuta una proposta della Mediterranea per cambiare l'attuale unico segnale di protezione delle stazioni ed impiantarne due, uno di fermata ed uno di preavviso; ciò che, oltre alla sicurezza, serve ad evitare ritardi nel servizio, abbreviando il percorso che deve fare il treno dopo un'eventuale fermata al disco.

L'onorevole Arconati non ignora che per tutto quanto ha tratto alla sicurezza della ferrovia, occorre il voto del Comitato superiore delle strade ferrate e quindi la domanda è davanti a quel Comitato per averne il parere.

Ora siccome credo che il parere non potrà essere che favorevole, perchè indubbiamente con i detti impianti si raggiunge la sicurezza e maggior celerità nel servizio,

il ministro sarà ben lieto di accogliere la proposta della Mediterranea.

Però nella interrogazione dell'onorevole Arconati vi è un inciso che ha bisogno di uno schiarimento, perchè egli dice: *impianto che avrebbe sicuramente evitato il recente disastro di Bisuschio.*

Ora questo non è esatto, imperocchè i segnali di cui si tratta servono unicamente per proteggere le stazioni, e non avrebbero potuto in alcun modo evitare il disastro successo in piena linea per violazione delle norme prescritte dai regolamenti; e quindi anche dopo che si saranno messi questi nuovi segnali, se gli impiegati non faranno attenzione, saranno sempre possibili le disgrazie come quella che abbiamo a deplorare.

Dunque la questione dei segnali sulla Varese-Porto Ceresio non ha nessunissima influenza nel disastro verificatosi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arconati per dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

Arconati. Io non posso dichiararmi sodisfatto interamente, ma devo premettere a questa dichiarazione mia di essere insodisfatto della risposta del ministro, l'altra mia dichiarazione d'incompetenza assoluta nel tema.

Dice però una comunicazione, di chi evidentemente se ne intende, al giornale di Varese, che questo sistema delle segnalazioni a blocco vigeva prima della trazione elettrica da Milano a Rho, e vigeva e vige dopo la attuazione della trazione elettrica da Milano fino a Gallarate. E noti la Camara che, mentre da Milano a Gallarate c'è il doppio binario, e quindi, se non impossibile, è certo difficile uno scontro ferroviario in percorso di linea, da Gallarate a Varese e poi ancora da Varese a Porto Ceresio (ed è su questo tronco che è successo il disastro denunziato alla Camera dall'onorevole Gregorio Valle nella seduta del 24) non c'è che un binario solo.

Ora, il sistema delle segnalazioni a blocco mi assicurano che impedisce, nella zona in cui il sistema vige, sopravvenga un treno quando un altro treno, che lo ha preceduto, occupa la zona stessa. Primo e, secondo me, gravissimo inconveniente è che si sia attuato il sistema delle segnalazioni a blocco là dove è più difficile un danno per scontri, e non si sia attuato là dove è più facile, e precisamente da Gallarate a Varese e da Varese a Porto Ceresio.

Ora io domando, se è vero che fino dal 9 giugno, come ha dichiarato l'onorevole ministro, sia stata presentata dalla Società Mediterranea la domanda per l'attuazione delle segnalazioni a blocco da Gallarate a Varese e poi delle segnalazioni con campana da Varese a Porto Ceresio, e se è vero che l'Ispettorato ferroviario abbia tardato tanto a deliberare su questa domanda, domando, ripeto, se io non abbia ragione di affermare che grave è la responsabilità dell'Ispettorato e, per esso, del Governo.

Affermano le comunicazioni surriferite che la Società Mediterranea si rivolgeva allo Stato perchè ad essa incombe la spesa relativa a questo impianto di segnalazioni a blocco o a campane.

Io su questa materia tecnica, ripeto, ho troppa poca competenza per parlare: domando solo che il Governo, con tutta questa diavoleria di burocrazia, che impedisce l'attuazione di segnalazioni la cui mancanza implica una responsabilità grave per la vita dei viaggiatori, provveda almeno perchè in avvenire non avvengano ulteriori inconvenienti, determinati in massima parte da lungaggini che in tema siffatto non dovrebbero esserci.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* Assicuro l'onorevole Arconati che il disastro, cui allude, non può attribuirsi assolutamente al ritardo nell'impianto dei proposti segnali.

Là si è trattato di uno sbaglio nello stabilire il cambiamento d'incrocio, e nell'incrocio i segnali di cui si tratta non hanno nulla a che vedere.

Ad ogni modo posso assicurarlo che, appena mi perverrà il parere del Comitato superiore delle strade ferrate, che certamente sarà favorevole, io mi varrò delle mie facoltà per approvare subito l'impianto dei segnali di blocco.

Come Ella sa, non posso far diversamente poichè il Comitato superiore si raduna solo due volte al mese, ed io non potrei tener riunito questo corpo tecnico ogni giorno perchè di esso fanno parte varii funzionari residenti fuori di Roma.

Arconati. Ma questi segnali di blocco impediscono lo scontro nella zona.

Balenzano, *ministro dei lavori pubblici.* Ma no

Presidente. Onorevole Arconati, Ella non può parlare.

Così è esaurita questa interrogazione.

Segue un' interrogazione dell'onorevole Spada al ministro delle finanze « per sapere quando intenda presentare il progettino per l'adattamento del palazzo demaniale di Santa Chiara per gli uffici di finanza in Cosenza, già da un pezzo ultimato ed approvato e riconosciuto dallo stesso Governo indispensabile ».

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Mazziotti, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. L'Amministrazione riconosce pienamente la necessità di provvedere alla sistemazione dei locali degli uffici finanziari di Cosenza appunto nel senso indicato dalla interrogazione dell'onorevole Spada, mediante cioè lavori di adattamento del palazzo demaniale denominato Santa Chiara, dove sarebbero concentrati tutti gli uffici finanziari del capoluogo della Provincia. All'uopo è stato predisposto un progetto tecnico che ha già avuto l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'ufficio di revisione di quel Dicastero, di modo che, ora, non resta altro che redigere il relativo progetto di legge per presentarlo poi all'approvazione del Parlamento.

L'onorevole Spada domanda per quale ragione si sia ritardata la presentazione di questo progetto. Io gli dirò francamente quale è la ragione. L'Amministrazione finanziaria ha già presentato al ministro del tesoro parecchi progetti per la sistemazione di locali di interesse dell'Amministrazione finanziaria stessa, ma non ne ha avuto ancora l'approvazione.

Ora, mandare un altro progetto al Ministero del tesoro prima di avere il consenso per quelli precedentemente inviati, potrebbe rendere più difficile, o per lo meno ritardare, quel consenso che noi chiedevamo. Appena questo consenso avremo avuto, saremo solleciti di promuoverlo anche sul progetto di cui l'onorevole Spada si interessa e presenteremo poi subito il disegno di legge all'approvazione del Parlamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spada per dichiararsi o no sodisfatto.

Spada. Questo progetto si trascina da cinque anni, e mai ha potuto avere una soluzione, prego quindi il ministro delle finanze di presentarlo una buona volta alla Camera, perchè, ora con una scusa, ora con un'altra, questi lavori non si fanno mai, sebbene siano riconosciuti di grande urgenza. Io spero che alla riapertura della Camera il ministro delle finanze presenterà questo piccolo progetto, ed allora, se sarà il caso, mi dichiarerò sodisfatto.

Presidente. Così rimane esaurita questa interrogazione.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cirmeni al ministro dell'interno per sapere « se sia disposto a preparare, durante le vacanze parlamentari, un disegno di legge che miri a risolvere il problema del così detto *Stato* di Palagonia. »

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l' onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

Ronchetti, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Questa interrogazione rivela antichi bisogni ed antichi desideri dei contadini ai quali si riferisce. Ricordo infatti che fu presentata dall'onorevole Cirmeni sostanzialmente cogli stessi scopi che si propone ora, all'onorevole Di Rudinì nel 1896, allora ministro dell'interno, e che fu svolta appunto nella seduta della Camera del 18 maggio di quell'anno, essendo io allora sotto-segretario di Stato al Ministero di grazia e giustizia.

Ad ogni modo dirò anch' io con tutta schiettezza l'animo mio intorno alla questione.

L'ex Stato di Palagonia è un vasto latifondo situato nella provincia di Catania, già appartenente alla famiglia dei Principi di Palagonia, ed oggi ad un'Opera pia che ha la sua sede nella città di Palermo.

Il latifondo è affidato a tre o quattro grossi conduttori, i quali alla loro volta l'hanno subaffittato a trattativa privata, a ben 140 famiglie di contadini.

Ultimamente si diffuse la voce fra questi contadini che l'Opera pia volesse fare un affitto solo per asta pubblica ad una sola persona. Naturalmente la notizia suscitò un grave fermento fra quei terrieri. Il Ministero dell'interno, informato della vertenza, si è rivolto al prefetto di Palermo pregandolo di interporsi presso l'amministrazione dell'Opera pia onde non avesse, se appena era possibile, ad alterare la condizione attuale delle cose. Rispose subito il prefetto che la notizia che aveva cagionato la perturbazione degli animi era completamente fallace; che gli affitti dell'Opera pia di Palagonia scadono solo il 31 agosto 1906, che pertanto nessuno aveva ancora pensato a

ciò che si dovrà fare di quelle terre e che quando si avvicinerà quell'epoca si risolverà la questione.

Queste sono le sole notizie che io posso dare di questa Opera pia, e che risultano dagli atti che si trovano al Ministero dell'interno. È evidente però che l'onorevole interrogante ha voluto richiamare la nostra attenzione sopra una questione di ordine generale, la questione relativa all'essenza dell'Opera pia, alla convenienza ch'essa continui a possedere ed amministrare il latifondo colle modalità colle quali ora lo detiene, ed ha voluto invocare da noi una riforma nel senso che il latifondo abbia a cessare ed abbia a darglisi nuova vita. A noi infatti non è ignoto come da tempo si invochi che questo latifondo si costituisca legislativamente in una grande enfiteusi a favore dei contadini che ora l'hanno come subconduttori; come altri pensi a una distribuzione delle terre fra quei contadini in altrettanti lotti direttamente dati dall'Opera pia in affitto, senza interposte persone; e come altri infine si proponga di stringere tutti questi contadini in una grande Cooperativa agricola opportunamente sussidiata dal credito.

Il problema è vasto, di ordine generale e degno della nostra attenzione. Esso è ad un tempo un problema economico ed un problema giuridico: la conversione dei latifondi appartenenti alle Opere pie, tenendo presente il migliore assetto nei rapporti amministrativi delle stesse pie fondazioni, non dimenticando il pensiero che talvolta ebbe la pietà degli avi legando il latifondo alla beneficenza, pensosi in fine delle conseguenze generali amministrative e finanziarie della trasformazione dei latifondi!

Io assicuro l'onorevole interrogante che studieremo con spirito di modernità e col massimo zelo il problema, almeno nei rapporti del latifondo di Palagonia, e cercheremo di risolverlo o di cooperare a farlo risolvere da chi per suo istituto deve già occuparsene, tenendo conto delle necessità locali, delle buone norme di amministrazione e del maggior vantaggio di quella popolazione alla quale l'Opera pia deve rivolgere più specialmente la sua benefica azione. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Cirmeni ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

Cirmeni. La risposta datami è sodisfacente, e perciò di essa io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato. Si tratta di un problema, è vero, grave, ma non di difficile soluzione; si tratta di un'Opera pia, la quale non ha scopi determinati, ed ha la sua sede non nel Comune e nemmeno nella Provincia, ma nella parte opposta dell'isola, nella lontana Palermo; di un'Opera pia, la quale possiede quasi tutto il territorio di un grosso Comune e che essa amministra in modo poco umanitario, affittandolo a pochi capitalisti, i quali lo subaffittano ad altri non molti, che, alla loro volta, lo dividono a piccoli proprietari, a contadini. Si costituisce così una scala popolata di strozzini e di sfruttatori a danno di quella travagliata popolazione.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha ricordato un precedente; io aggiungo che i precedenti, se non si trovano nel Ministero dell'interno, devono trovarsi in qualche altro Ministero, forse in quello della grazia e giustizia.

Certo è che nel 1894 furono fatti degli studi ufficiali, il cui frutto, già arrivato a maturità, sarebbe stato raccolto se il ministro del tempo non avesse avuto l'idea, da questo punto di vista infelice, di fare un unico disegno di legge per il frazionamento di tutti i latifondi in Sicilia, sia di quelli appartenenti ad enti morali, sia di quelli appartenenti a privati cittadini. Ne venne la conseguenza naturale che i proprietari di latifondi in Sicilia, facendo capo ad una parte della Camera, si unirono, fecero una grande congiura negli Uffici e nella Commissione, e riuscirono ad impedire che il disegno di legge fosse portato alla discussione della Camera. (*Ilarità*).

La preghiera che voleva rivolgere al Governo è stata già prevenuta dall'onorevole sotto-segretario di Stato il quale mi ha promesso che studierà il grave problema e che alla riapertura della Camera presenterà il relativo disegno di legge. Confido nella sua promessa e non aggiungo altro. (*Approvazioni*).

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Luporini al ministro degli affari esteri, « per sapere: 1° Se sia vero che tra il Governo italiano, l'Inghilterra e Menelik sia recentemente intervenuta una convenzione per la regolarizzazione del confine Sud occidentale della Colonia Eritrea; 2° Se sia intenzione del ministro di presentare in breve alla Camera detta convenzione insieme con una carta occorrente per formarsi un esatto concetto della medesima; 3° Se sia vero che per effetto di detta convenzione la Colonia Eritrea sia stata tagliata fuori

dal corso inferiore del Setit, da Tomat e dalla riva destra dell'Atbara. »

Non essendo presente l'onorevole Luporini, questa interrogazione s'intende ritirata.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Gatti al ministro dell'istruzione pubblica, « sull'opportunità che i corsi liberi universitari possano cominciare a principio d'anno scolastico insieme con i corsi obbligatori, a cui nei precedenti anni si è opposta fin qui la ritardata approvazione dei programmi presentati in giugno e non ancora approvati a novembre da parte del Ministero. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.

Cortese, *sotto-segretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Io credo di poter tranquillare l'onorevole Gatti, assicurandolo che il suo desiderio potrà essere in qualche misura sodisfatto con la pubblicazione imminente del nuovo regolamento generale universitario.

Presidente. L'onorevole Gatti ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto.

Gatti. Io sono sodisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato, in quanto confido che il regolamento generale universitario andrà in attuazione, prima che l'anno scolastico cominci. Perchè non vorrei che avvenisse, che l'anno scolastico cominciasse, senza che il regolamento generale fosse in vigore. Ed è per questo che io sono costretto a dire due parole per rilevare il grave inconveniente, per cui il Ministero della pubblica istruzione da molti anni impedisce che i corsi liberi funzionino e gli studenti vi accedano. In giugno il libero docente deve mandare il suo programma, che si riduce poi ad una paginetta di appunti, sul corso che farà nell'anno seguente. Questo misero programma deve venire fino a Roma e non basta che l'onorevole ministro lo sottoponga alla Giunta, bisogna che lo sottoponga anche al Consiglio superiore della pubblica istruzione e finisce per tornare all'Università nel gennaio successivo, mentre i corsi dovrebbero essere ricominciati a novembre. Ne avviene che i corsi liberi, che sono seguiti specialmente nei primi mesi dell'anno scolastico, poichè negli ultimi mesi gli studenti attendono a prepararsi agli esami, debbono cominciare ad anno scolastico già iniziato, parecchio tempo dopo le vacanze di Natale. Questo avviene in quasi tutte le Università. Cosicchè io, mentre mi dichiaro sodisfatto della assicurazione datami, raccomando all'onorevole sotto-segretario di Stato che, o con il regolamento universitario che andrà in vigore, o senza questo regolamento, si faccia in modo che l'inconveniente non abbia più a ripetersi.

Presidente. Così sono esaurite per oggi le interrogazioni.

Votazione segreta.

Presidente. Procederemo ora alla votazione segreta sul disegno di legge, approvato nella tornata di questa mattina per alzata e seduta: « Autorizzazione della maggiore spesa di lire 350,000 per i lavori di compimento del Policlinico Umberto I in Roma. »

Si faccia la chiama.

Del Balzo Girolamo, *segretario, fa la chiama.*

Prendono parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Alessio — Angiolini — Arconati — Arnaboldi.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barnabei — Barzilai — Bertarelli — Bianchini — Biscaretti — Bonin — Bonoris — Borciani — Bovi — Bovio — Bracci — Branca.

Calderoni — Canevari — Cantalamessa — Capaldo — Carcano — Carugati — Castiglioni — Catanzaro — Cavagnari — Celli — Cerri — Cesaroni — Chimienti — Chinaglia — Cirmeni — Civelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Colonna — Compagna — Compans — Contarini — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Credaro — Curioni — Cuzzi.

D'Alife — Dal Verme — Daneo Edoardo — Daneo Gian Carlo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Cesare — De Giacomo — Del Balzo Girolamo — Dell'Acqua — De Marinis — De Martino — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis Giuseppe — De Seta — Di Broglio — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Donadio — Donnaperna.

Falconi Gaetano — Falletti — Faranda — Fasce — Fazio — Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fracassi — Fradeletto — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco.

Gaetani di Laurenzana — Galimberti — Galli — Gallini — Gallo — Galluppi — Garavetti — Gatti — Gattoni — Ghigi — Ginori-Conti — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Grassi-Voces.

Imperiale.

Lacava — Lampiasi — Laudisi — Leali

— Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Licata — Lollini — Lucchini Luigi — Lucifero — Luporini — Luzzatti Luigi — Luzzatto Riccardo

Majorana — Mango — Manna — Mantica — Maraini — Marcora — Maresca — Marescalchi-Gravina — Marinuzzi — Mariotti — Mascia — Masciantonio — Massimini — Matteucci — Mazziotti — Merci — Mezzanotte — Miniscalchi — Mirabelli — Montagna — Montemartini — Morandi Luigi — Morando Giacomo — Morelli-Gualtierotti — Murmura.

Nasi — Noè — Nofri — Nuvoloni.

Paganini — Pais-Serra — Pala — Palatini — Pansini — Pantano — Papadopoli — Parlapiano — Patrizi — Pavia — Piccini — Piccolo-Cupani — Pinchia — Piovene — Placido — Podestà — Prinetti.

Quintieri.

Riccio Vincenzo — Ridolfi — Rispoli — Rizza Evangelista — Rizzo Valentino — Rizzone — Romano Giuseppe — Ronchetti — Rossi Enrico — Ruffo.

Sacchi — Sanfilippo — Santini — Saporito — Scaramella-Manetti — Serra — Sili — Silva — Sinibaldi — Socci — Solinas-Apostoli — Soulier — Spada — Spagnoletti — Spirito Francesco — Squitti — Stelluti-Scala.

Talamo — Testasecca — Ticci — Tinozzi — Toaldi — Torlonia — Torraca — Tripepi — Turati.

Valeri — Valle Gregorio — Vallone — Vendramini — Ventura.

Wollemborg.

Zanardelli — Zannoni.

Sono in congedo:

Afan de Rivera — Albertelli — Aprile — Avellone.

Baccaredda — Berenini — Berio.

Caldesi — Calissano — Calleri Giacomo — Camera - Castelbarco-Albani — Castoldi — Chiesi — Colombo-Quattrofati — Comandini — Cottafavi.

De Luca Paolo — De Riseis Luigi — Di Rudinì Carlo — Di Trabia — Donati — Dozzio.

Farinet Francesco — Florena — Francica-Nava — Fusinato.

Gattorno — Gavazzi — Gavotti — Gianturco — Girardini.

Landucci — Leone — Leonetti — Lo Re — Lucca — Luzzatto Arturo.

Majno — Manzato — Marescalchi-Alfonso — Maury — Mazzella — Meardi — Melli — Merello — Micheli — Molmenti — Morgari — Morpurgo.

Olivieri.

Palberti — Pini — Pinna — Pozzato — Pozzi Domenico.

Resta-Pallavicino — Romanin-Jacur — Rosano — Rossi Teofilo — Rubini.

Scalini — Sichel — Silvestri — Simeoni — Suardi.

Taroni — Todeschini.

Ungaro.

Vendemini — Veneziale — Vetroni — Vitale.

Sono ammalati:

Albertoni.

Campi — Capoduro — Cappelli — Coffari — Colajanni — Crespi.

Falconi Nicola — Farinet Alfonso.

Ferrero di Cambiano.

Gianolio.

Lazzaro.

Malvezzi — Marazzi — Marsengo-Bastia — Maurigi.

Nocito.

Pastore — Poli.

Ricci Paolo — Rizzetti — Roselli.

Sorani.

Vienna.

Zabeo.

Assenti per ufficio pubblico:

Collaini — Chiarugi.

Martini.

Rava.

Svolgimento di interpellanze.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno, il quale reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella dell'onorevole Lollini al ministro dell'interno « sul conflitto fra la pubblica forza e contadini di Lucera, mentre questi inermi, pacifici e nel massimo ordine se ne tornavano verso la loro città dopo una passeggiata in campagna fatta per solennizzare il 1° maggio. »

Onorevole Lollini, ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Lollini. Ho mantenuto questa interpellanza, e chiedo alla Camera pochi momenti di tolleranza per svolgerla brevemente, sebbene siano decorsi circa due mesi dal giorno in cui avvenne il fatto cui essa si riferisce, perchè ai contadini di Lucera, che nel giorno del primo maggio furono vittime di una grave aggressione da parte dell'Autorità di pubblica sicurezza del luogo, è dovuta una

sodisfazione, che io mi riprometto dalle dichiarazioni che farà l'onorevole ministro dell'interno, e più dai provvedimenti che dovrà poi adottare; ed anche perchè dal raffronto fra ciò che avvenne a Lucera per mancanza di moderazione e di tatto da parte della pubblica sicurezza, e la tranquillità e l'ordine che regnarono dovunque furono applicate puramente e semplicemente e con sincerità le libertà statutarie, credo che si possa trarre un utile insegnamento per tutti.

Il primo di maggio dunque a Lucera, come in tutte le città e i paesi d'Italia, i lavoratori, e specialmente i contadini, vollero solennizzare questa data, e fecero una passeggiata in campagna in numero di circa duemila, recandosi alla distanza di tre o quattro chilometri dalla città.

Dopo essersi dissetati ad un pozzo... (*Interruzioni*), sì, ad un pozzo, onorevole ministro, se ne tornavano tranquillamente in città, percorrendo la via consolare Foggia-Lucera, quando a distanza di oltre 500 metri dall'abitato furono fermati dalla pubblica forza, capitanata da un delegato di pubblica sicurezza.

Il delegato era circondato da carabinieri e da guardie campestri e municipali, le quali tutte avevano estratto le daghe ed i *revolvers*. Il delegato di pubblica sicurezza ordinò immediatamente ai contadini di sciogliersi: e, siccome questo era impossibile malgrado la miglior buona volontà che ci mettessero quei lavoratori, anche per la mancanza assoluta di vie di sbocco (in quel luogo vie laterali non vi erano), quest'ordine non potè essere immediatamente eseguito. Allora il delegato cominciò a prendere per il petto quelli che si trovavano in prima fila, ed un vice brigadiere a cavallo cominciò a menar la sciabola, con l'intendimento manifesto di colpire il presidente della lega, che si trovava alla testa del corteo, e che fu ferito alla mano, mentre, con un colpo di sciabola, fu gravemente ferito al capo un altro operaio.

Furono anche dati alcuni squilli di tromba; ma subito dopo il primo squillo, i carabinieri cominciarono a far fuoco.

Vi fu un po' di reazione da parte di alcuni del corteo. Vi era una cava di breccia proprio nel posto ove il delegato di pubblica sicurezza aveva affrontato i lavotori che ritornavano verso la città. Evidente è perciò l'imprudenza somma del delegato. Io non voglio pensar male; non voglio supporre che siasi agito con calcolo; ma è certo che non era quello un luogo indicato per affrontar la folla che ritornava, non era quello il luogo, giacchè ivi si trovavano a portata di mano sassi che la folla avrebbe potuto lanciare, in un momento di sdegno e di reazione. Qualche sasso fu infatti lanciato. L'azione dell'autorità si fece allora più violenta e furono eseguiti otto arresti, quattro dei quali soltanto furono mantenuti. Ma ciò che non è men grave, si è che i carabinieri a cavallo e le guardie campestri tornarono al galoppo in città, e ne percorsero le vie eccitando i negozianti a chiudere i loro negozi ed i cittadini a ritirarsi in casa, spargendo ovunque un vero panico; di guisa che da prima si credette che fossero avvenuti gravi fatti, mentre poi in realtà si trattava, per le conseguenze materiali, di cosa di lieve momento.

Fu fatto un processo; i quattro trattenuti in arresto furono accusati per violenze contro la pubblica forza; ma l'autorità giudiziaria ritenne che essi non avessero commesso violenze di sorta, e di essi uno solo fu assoluto, e tre furono condannati, per semplice contravvenzione, a cinque giorni di arresto. Ed è notevole che lo stesso Pubblico Ministero non potè a meno di riconoscere, alla pubblica udienza, che, da parte del delegato di pubblica sicurezza e degli altri funzionari della forza pubblica, vi era stato zelo eccessivo, vi era stata imprudenza. Contro questa sentenza il procuratore del Re credette di interporre appello; ma il procuratore generale ritenne non fondato l'appello, e non chiese la fissazione dell'udienza.

Di guisa che la sentenza, che aveva escluso la violenza, e ritenuta la semplice contravvenzione, è passata ormai in cosa giudicata. Basterebbe questo fatto, per dimostrare come, da parte della pubblica sicurezza, che non ebbe ritegno di fare uso persino delle armi, vi sia stato veramente un deplorevole eccesso.

E di ciò tanto più v'è a dolersi, perchè, per la verità, il delegato di pubblica sicurezza in precedenza aveva tenuto sempre un contegno corretto, ed il fatto di quel giorno si deve ad una vera suggestione da lui subìta, se non pure ad ordini veri e propri ricevuti.

Il delegato, in occasione di uno sciopero di contadini avvenuto nella seconda metà d'aprile, era stato molto equanime e si era intromesso solo a scopo di pacificazione, non aderendo a certi desiderî di alcuni proprietari del luogo, i quali avrebbero voluto che egli si fosse condotto in guisa da impedire

ai contadini di reclamare per conseguire un qualsiasi aumento di salario. Vi furono dei reclami da parte dei proprietari e di alcune autorità amministrative del luogo al prefetto contro il delegato di pubblica sicurezza, e mi risulta che il prefetto fece capire al delegato che era opportuno un contegno più energico di fronte ai lavoratori, sebbene durante lo sciopero non si fosse verificato alcun disordine nè piccolo nè grosso, e sebbene lo sciopero fosse finito con un accordo fra proprietari e contadini, mediante cioè la nomina di una Commissione incaricata di stabilir le tariffe dei lavori.

Ora non c'è bisogno di molta perspicacia per capire che il delegato si trovava sotto la preoccupazione degli appunti mossigli pel suo contegno ossequente alla legge, e che questa fu la ragione del soverchio zelo da lui spiegato il 1° maggio, dando luogo ai deplorati disordini, che potevano essere gravi, ma tali, per fortuna, non furono solo per l'indole buona della popolazione e per l'educazione di quel sentimento di responsabilità che le Leghe, profittando delle poche libertà che sono ora concesse, hanno saputo diffondere fra le masse lavoratrici.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà riconoscere che da parte del delegato di pubblica sicurezza vi è stato un deplorevole eccesso, e vorrà provvedere a che inconvenienti e sconci di questa natura non abbiano più a ripetersi da parte delle autorità da lui dipendenti.

Poichè l'onorevole ministro ha la responsabilità dell'ordine pubblico, deve impedire che le autorità di pubblica sicurezza esercitino intromissioni indebite, e deve soprattutto far sì che esse non siano soggette all'influenza di certe camarille amministrative e di certi nuclei di proprietari ed organizzazioni di interessi, che vorrebbero che la pubblica sicurezza fosse continuamente a loro disposizione per impedire ai contadini il conseguimento dei loro diritti, il miglioramento dei loro salari e delle loro condizioni di lavoro.

Un buon avvertimento che venga dal ministro dell'interno, una buona ed energica parola che sia da lui pronunciata gioverà da un lato al mantenimento dell' ordine, dall'altro al rispetto di quelle garanzie, delle quali l'onorevole Giolitti si è dichiarato convinto difensore, e di cui spero non vorrà mai tralasciare l'efficace e valida difesa, colpendo anche a tempo quei dipendenti che alle guarentigie statutarie non hanno conservato il dovuto rispetto.

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

Giolitti, *ministro dell' interno*. L' onorevole Lollini ha terminato il suo discorso invocando il rispetto delle guarentigie statutarie; ora questo rispetto consiste appunto nel non far nulla che la legge non consenta. L'articolo 8 della legge sulla pubblica sicurezza dispone così: l'autorità locale di pubblica sicurezza può vietare per ragione d'ordine o di sanità pubblica le processioni e gli altri atti di cui all'articolo precedente, cioè le processioni ecclesiastiche e civili nelle pubbliche vie.

L'autorità di pubblica sicurezza di Lucera non fece che valersi di questa facoltà data esplicitamente dalla legge.

Quindi nel caso presente non si può parlare di violazione di libertà statutarie. Si può esaminare se l'autorità di pubblica sicurezza abbia fatto un uso discreto dei poteri che la legge le conferisce.

Esaminando la questione sotto questo aspetto, io trovo che la condizione degli animi in quel momento era tale, da giustificare il divieto di una processione pubblica nelle strade.

Si era all'inizio di un movimento di sciopero di contadini, ed era vivissimo il dissidio tra proprietari e lavoratori. Ora il permettere al primo maggio una processione in campagna era perfettamente corretto, e l'autorità di pubblica sicurezza la permise. Ma credette di vietare la processione nell' interno della città, processione che, giova ricordare, si sarebbe fatta di notte, al ritorno che facevano duemila contadini dalla campagna.

L'onorevole Lollini dice che erano andati unicamente a dissetarsi ad un pozzo. (*Si ride*).

Io non so se l'onorevole Lollini sia stato presente, e se possa garantire che quei contadini abbiano bevuto esclusivamente al pozzo, ma a me sembra la cosa poco probabile e dubito molto che quel pozzo di Lucera, sia qualche cosa di simile a quello che abbiamo qui in Roma fuori di Porta Pia, il Pozzo di San Patrizio. (*Viva ilarità*). Certo è che quella folla di contadini teneva un contegno tale, che io credo sia per essi una circostanza attenuante il supporre che non si siano limitati a bere al pozzo, perchè dichiararono di volere assolutamente entrare tutti insieme, ed affrontati dalla forza pubblica che intimò loro di osservare il divieto.

che, si noti, era stato regolarmente notificato tanto al presidente quanto al segretario della lega, si ribellarono.

Dichiararono dunque di non voler ubbidire ad un ordine legalmente dato, non solo, ma si spinsero avanti, sempre a causa dell'acqua bevuta a quel pozzo, tanto che fecero cadere in terra i carabinieri.

È dunque evidente che i carabinieri dovevano usare di quel po' di forza che avevano, e se di fronte a due mila persone tirarono dei colpi di rivoltella senza ferire alcuno, vuol dire che tirarono in aria e che nella forza pubblica non c'era alcun intendimento di produrre gravi conseguenze.

L'onorevole Lollini dice: guardate, questo delegato ha fermato la gente proprio in vicinanza di una cava di breccia, e ciò forse per invogliarla a prenderlo a sassate. Ora il supporre che un delegato faccia questa speculazione di farsi tirare delle sassate da duemila contadini (*Ilarità*) è un volere ritenerlo un uomo molto più ingenuo di quello che abitualmente possa essere un delegato di pubblica sicurezza.

Lollini. Più malizioso. (*Ilarità — Rumori*).

Giolitti, *ministro dell'interno.* Ma la malizia di farsi spaccare la testa a sassate, è per lo meno una malizia di nuovo genere. (*Ilarità*).

Certo è che, come disse l'onorevole Lollini, questo delegato aveva sempre tenuto un contegno correttissimo, tanto che i contadini membri delle Leghe riconoscevano in lui un rigido osservatore delle leggi, il quale non aveva mai fatto nulla contro di loro che andasse al di là di quanto la legge consente. Ma l'onorevole Lollini ha supposto che quel delegato abbia ricevuto degli ordini. Lo credo anch'io: si trattava di un vero pericolo per la città di Lucera, di avere di notte un invasione di gente che aveva bevuto così abbondantemente ad un pozzo fuori di porta. Nè io posso richiamare in alcun modo quel delegato di pubblica sicurezza il quale ha rischiato la propria pelle, opponendosi a una massa di contadini che volevano entrare violentemente nel paese, ed adempì il suo dovere facendo eseguire un ordine dato entro i limiti consentiti dalla legge di pubblica sicurezza. Ed io credo che se si vuole introdurre nelle nostre popolazioni il sentimento dell'educazione politica, è necessario persuadere tutti che quando un ordine è dato da una autorità di pubblica sicurezza, nei termini che sono consentiti dalla legge, l'ordine deve esser fatto eseguire, a qualunque costo. In questo caso ci fu una moderazione grandissima per parte della pubblica sicurezza; alla quale anzichè rimproveri sono dovuti degli elogi. Il non far eseguire ordini legalmente dati sarebbe addirittura un proclamare l'anarchia. Il procurare la rigida osservanza della legge è seguire la via così vivamente reclamata ogni giorno dall'onorevole Lollini e dai suoi amici. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni*).

Presidente. L'onorevole Lollini ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Lollini. Io non posso dichiararmi sodisfatto (*Commenti*) della risposta dell'onorevole ministro dell'interno, il quale ha mostrato di non essere esattamente informato dei fatti. Nè di ciò mi faccio meraviglia, perchè chi lo ha informato aveva interesse di giustificare l'opera propria.

Una voce a destra. Ma l'onorevole Lollini era sul posto?

Lollini. Però l'onorevole ministro dell'interno si è ben guardato dal dire come egli possa conciliare la narrazione dei fatti che a lui è venuta dall'autorità di pubblica sicurezza, e che egli ha portato qui davanti alla Camera, con i risultati della giustizia penale.

Comincio dal notare che, di fronte ad attacchi e a violenze che si dicono così gravi, e dati i metodi abbastanza sciolti e liberi della nostra autorità di pubblica sicurezza in generale, fa meraviglia davvero che siasi proceduto all'arresto di soli 8 contadini, e di questi immediatamente 4 siano stati liberati.

Ripeto poi che dei 4 terribili contravventori agli ordini della pubblica forza, che vuolsi avessero commesso delle gravi violenze fino al punto di atterrare dei carabinieri, come è venuto a dire il ministro dell'interno e che furono denunziati e sottoposti a processo dall'autorità giudiziaria, uno fu assoluto e gli altri 3 furono condannati per semplice contravvenzione a soli 5 giorni di arresto, essendosi esclusa qualsiasi forma di violenza. E ciò basta a dimostrare che dalla polizia di Lucera si è gravemente ecceduto in danno dei contadini.

Ora, onorevole Giolitti, Ella può fare dello spirito fin che vuole sopra il pozzo a cui si sono dissetati quei lavoratori; ma se Ella conoscesse il luogo ove quei lavoratori sostarono (ed io le dichiaro che ho fatto una piccola inchiesta sopra luogo), Ella non avrebbe affermato che potesse essere un pozzo di San Patrizio, come quello che nei giorni festivi i buoni popolani di Roma

sogliono frequentare. In quel luogo non vi sono nemmeno osterie, non vi sono pozzi di questa natura, trattandosi di campagna del tutto disabitata.

A prescindere da questa, che è del resto circostanza molto secondaria, sta il fatto che l'autorità di pubblica sicurezza aveva dichiarato che non avrebbe permesso l'entrata in città dei contadini raggruppati. Ma non c'era niente che autorizzasse l'autorità di pubblica sicurezza a ritenere che i contadini avrebbero voluto contravvenire a questo divieto.

E quando l'onorevole Giolitti dichiara qui che i contadini dissero di volere entrare uniti in città, egli afferma cosa che non è vera; cosa che gli è stata detta, senza dubbio, dalle autorità locali, ma che non risponde in nessuna maniera a verità, e glielo assevero nel modo più assoluto, con piena coscienza di quello che affermo. L'autorità di pubblica sicurezza avrebbe potuto impedire che i contadini entrassero in città se essi avessero veramente avuto intenzione di contravvenire agli accordi presi con essa; ma i contadini non avevano nessuna intenzione di questo genere, mentre l'autorità di pubblica sicurezza andò ad affrontarli ad oltre 500 metri di distanza dalla città, pur sapendo che essi non avevano altra via da percorrere, e mentre all'autorità stessa sarebbe stato facile sbarrare le porte della città, ed impedire così ad essi di entrarvi in massa. L'onorevole Giolitti dica quello che vuole, ma questa misura, se non è stata un indegno atto di machiavellismo, è stata certamente una gravissima imprudenza, perchè non si va ad affrontare una massa di lavoratori con così brutale violenza presso una cava di sassi, in modo che i contadini siano quasi tratti da una forza irresistibile ad impugnare un'arma qualsiasi per difendersi. (*Ooooh!*)

Quindi, onorevole Giolitti, mi permetta di dirle che Ella non è stato bene avvisato nel giustificare l'autorità di pubblica sicurezza in questa circostanza. La stessa dichiarazione che io ho fatta, per un sentimento di lealtà ed in omaggio al vero, che quel delegato di pubblica sicurezza in occasioni precedenti aveva tenuto un contegno corretto, deve persuaderla che non mi sono inspirato ad altre considerazioni che non sieno quelle della pura verità: ed io che, ripeto, sono stato sul luogo, ho potuto convincermi (ed il mio convincimento è avvalorato anche dal fatto che perfino il procuratore generale della Corte d'appello di Trani non ha creduto di accogliere l'appello interposto dal procuratore del Re contro la sentenza del Tribunale) che effettivamente da parte dell'autorità di pubblica sicurezza in quel giorno si eccedette. Ed ho potuto anche capire quale era la ragione di questo fatto, perchè altrimenti non si può spiegare come quel delegato, il quale si era sempre contenuto con molta temperanza e con molta equanimità, in quel giorno avesse perduto ogni misura di prudenza fino a provocare i disordini avvenuti, i quali sicuramente senza lo spirito di moderazione dei contadini, avrebbero avuto ben più gravi conseguenze... (*Interruzioni*).

Io le ripeto ancora, onorevole Giolitti, che la ragione vera di quel fatto è che molti proprietari si erano doluti che il delegato in occasione dello sciopero non fosse intervenuto a tutela dei loro interessi, e con violazione manifesta dei diritti dei contadini ad impedire a costoro di reclamare migliori condizioni di lavoro.

Il delegato è stato oggetto da parte di quei proprietari di una vera e propria suggestione, e quindi quel giorno volle fare il forte per mostrare agli interessati del luogo che potevano aver fiducia in lui... (*Interruzioni vivissime*) e che egli all'occorrenza sapeva mutar registro e fare diversamente da quello che prima in ossequio alla legge aveva fatto.

Quindi, ripeto che non posso dichiararmi per nulla sodisfatto.

Giolitti, *ministro dell'interno*. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

Giolitti, *ministro dell'interno*. In verità io aveva dimenticato l'argomento più forte che stava contro ciò che sostiene l'onorevole Lollini. Quando su quattro arrestati tre sono condannati dall'autorità giudiziaria, è evidente che l'arresto non era illegittimo. Gli arrestati sono stati condannati a pene miti, e lo si comprende perfettamente; si era davanti non ad una deliberata ribellione violenta, ma soltanto a un moto impulsivo di 2000 contadini a cui si impedì di trascendere a conseguenze più gravi proibendo loro l'entrata in massa nella città. Ecco tutto.

Del resto il venire a dire che eccitatori dei disordini sono coloro che impediscono di violare la legge, mi pare una teoria molto azzardata, ed io sono certo che l'onorevole Lollini non si metterebbe a sostenere una simile tesi quando le leggi venissero violate in senso contrario a ciò che oggi sostiene.

Quì si trattava di un ordine legalmente

dato; il delegato di pubblica sicurezza lo ha fatto eseguire; e se non lo avesse fatto eseguire, certamente sarebbe stato punito e severamente punito, perchè non è possibile che esista Governo senza che esso faccia eseguire le leggi. (*Benissimo!*)

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Lollini.

Viene ora quella dell'onorevole Mango al ministro di grazia e giustizia.

Mango. Siamo d'accordo con l'onorevole ministro di rimandarla.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole Riccio ha presentato un' interpellanza al ministro di grazia e giustizia « sulle recenti disposizioni emanate dal potere esecutivo sul casellario giudiziario. »

L'onorevole Riccio non essendo presente, la sua interpellanza si considera ritirata, al pari di quella dell'onorevole Credaro, che pure non è presente, al ministro dell' interno « circa l'opera del prefetto di Caserta nella vertenza fra il comune di Aversa e il maestro Letizia Domenico. »

Passeremo ora alla interpellanza dell'onorevole Gaetani di Laurenzana al ministro dei lavori pubblici.

Gaetani di Laurenzana. La rimando a novembre. (*Si ride*).

Presidente. Quella dell'onorevole Lucchini Luigi è differita; così quella dell'onorevole Rosano che ha scritto per iscusarsi di non potere intervenire.

Viene quindi la volta dell'interpellanza dell'onorevole Gattoni al ministro degli affari esteri « circa le promozioni da una categoria all'altra del personale insegnante nelle scuole secondarie all'estero, e sul diritto a pensione per gli anni antecedenti al 1894 come era stato promesso con la circolare ministeriale del febbraio 1900. »

L'onorevole Gattoni ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Gattoni. La mia interpellanza, come la Camera ha inteso, riguarda il personale insegnante nelle scuole secondarie all'estero, personale benemerito per zelo e per patriottismo. Nel 1894 in ordine a questo personale fu stabilito un regolamento per il quale il Ministero degli affari esteri classificava le scuole secondarie all'estero e le parificava alle scuole della madre patria. In seguito a quel regolamento anche i professori venivano parificati a quelli che insegnano in Italia, facendosene però una graduatoria speciale ripartita in tre categorie: alla prima categoria fu assegnato uno stipendio di lire 2700, alla seconda di 2400 ed alla terza di 2100.

Alla prima di queste categorie furono assegnati sette o otto professori, alla seconda non so quanti e tutti gli altri furono ascritti alla terza categoria. Ma il principio della graduatoria, della ripartizione per classi portava di conseguenza la promozione di un professore della classe inferiore alla superiore immediata, quando venisse a mancare alcuno dei professori della classe immediatamente superiore; ed è naturale che fosse così perchè la promozione da classe a classe si verifica in tutte le categorie degli impiegati: gli assegnati alle classi superiori che mancano si sostituiscono con quelli della classe che immediatamente succede. Così anche nell'esercito vi sono i capitani di prima classe e quelli di seconda, e quando nella prima classe ne manca uno, è sostituito con un capitano di seconda classe. Così avviene per gli impiegati civili.

Così non si fece per il personale delle scuole secondarie all'estero. Come furono classificati nel 1894, stanno oggi, e ciò a me non sembra giusto. Il primo punto della mia interpellanza concerne precisamente questa questione, se cioè il ministro intenda colmare i vuoti, che si sono formati, e che si formeranno nella classe superiore, con quelli della classe inferiore.

Il secondo punto riguarda il diritto a pensione. Il regolamento è del 1894 ma di fatto vi sono insegnanti nominati dal Governo che insegnano nelle scuole secondarie all'estero sino dal 1885 ed anche prima. Non si parla però in quel regolamento di decorrenza del diritto a pensione. Con la circolare ministeriale del febbraio 1900, diramata ai consoli generali, il ministro disse: « Ho il piacere di annunziare alla Signoria Vostra che questo Ministero ha potuto finalmente rimuovere tutte le difficoltà d'ordine amministrativo, che si opponevano al conferimento del diritto a pensione agli insegnanti addetti alle Regie scuole all'estero. Lasciando per ora sospesa la questione degli arretrati, che dovrà essere oggetto di opportune disposizioni legislative, dal primo gennaio ultimo scorso i professori delle scuole secondarie furono ammessi al godimento della pensione secondo la legge per gli impiegati civili. »

Questo documento però avrebbe dovuto soggiungere da quando il Ministero intendeva dovessero partire gli arretrati per i

quali si riservava di provvedere con apposita legge.

Per i maestri delle scuole elementari all'estero fu provveduto, perchè fu recentemente votata apposita legge, con la quale si stabilì la decorrenza della loro pensione dalla data della nomina e lo Stato si assunse di pagare la differenza al Monte pensioni. Ma se il Ministero ha pensato per i maestri delle scuole elementari, deve mantenere la promessa contenuta nella circolare del febbraio 1900 anche per gl'insegnanti delle scuole secondarie. Spero che l'onorevole sotto-segretario di Stato mi assicurerà che, alla ripresa dei lavori parlamentari, un disegno di legge a quest'uopo sarà presentato. Ma da quando il Ministero farà decorrere per questi insegnanti il diritto a pensione? Io credo che lo dovrà far decorrere dal giorno, nel quale lo Stato ha mandato questi professori nelle scuole all'estero.

È questione di giustizia che la loro pensione dati dal giorno in cui hanno assunto l'obbligo d'insegnare in quelle scuole (avuto anche riguardo che i primi che accettarono tale incarico nelle scuole secondarie erano già anziani di età; ve ne sono di quelli che oggi contano 18 anni di servizio) perchè, se la pensione si facesse decorrere dal 1894, difficilmente la maggior parte di essi potrebbero raggiungere i 25 anni di servizio ed il provvedimento sarebbe irrisorio.

Concludendo, io domando se sia intenzione del Governo di provvedere; primo: alla promozione da una classe all'altra; secondo: alla promessa contenuta nella circolare del febbraio 1900, relativa agli arretrati della pensione facendola decorrere dalla nomina.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per gli affari esteri.

Baccelli Alfredo, *sotto segretario di Stato per gli affari esteri.* Fu nel 1888, come l'onorevole Gattoni sa e sa la Camera, che lo Stato assunse la direzione delle scuole italiane all'estero, le quali prima appartenevano alle colonie od ai privati. Ma questo stato di fatto, che ebbe origine nel 1888, non ebbe la sua sanzione legale, se non con decreto del dicembre 1889, con cui si regolavano le scuole all'estero, e con decreto del gennaio 1890, con cui si dichiarava espressamente, che le scuole italiane all'estero appartenevano allo Stato, ed erano sotto la sua diretta dipendenza.

Se non che, come l'onorevole Gattoni e la Camera sanno, nel 1891 le scuole italiane all'estero ebbero a subire un processo involutivo: esse furono modificate, ridotte, ed in parte abolite, e quindi il nuovo organismo che sorgeva non potè conseguire quello svolgimento che si riprometteva. Fu per ciò che il regolamento, che effettivamente sistemava le scuole, non fu pubblicato che nel 1894, e soltanto nel 1894 fu pubblicato il ruolo degli insegnanti di queste.

Così il ruolo si pubblicava quando già maestri e professori da lunghi anni insegnavano sotto la dipendenza dello Stato, ed avevano raggiunto stipendi di una relativa altezza. Non era possibile, si comprende, non tener conto di questa condizione di fatto; cosicchè quando si dovette redigere lo stato delle categorie, avvenne che le categorie più elevate risultarono affollate, mentre le meno elevate risultarono scarse.

Da ciò trasse origine un ristagno nelle promozioni, le quali non ebbero il loro corso normale; ma io posso assicurare l'onorevole Gattoni che quegli inconvenienti stanno ormai per essere rimossi, e che da ora innanzi i ruoli torneranno nel loro normale assetto, e le promozioni avverranno regolarmente.

Viene ora un secondo argomento, sul quale l'onorevole Gattoni mi ha interpellato. Nel 1888, come dissi, le scuole passarono di fatto sotto la dipendenza dello Stato, ma solamente col decreto del dicembre 1889, e col decreto del gennaio 1890 fu espressamente riconosciuto che le scuole dipendevano dallo Stato; e quindi è da questi decreti che trae origine il diritto degli insegnanti nelle scuole elementari e secondarie alla pensione, diritto che poi fu concretato e raffermato nel regolamento del 1894.

Ai maestri elementari, come l'onorevole Gattoni ha osservato, fu provveduto con recente legge; fu loro assegnata la pensione con decorrenza dal gennaio 1890, e lo Stato ha provveduto anche ai rilasci arretrati, che essi non avevano potuto fare. Quindi essi hanno ottenuto quanto di meglio potevano desiderare.

Rimane la questione degli insegnanti delle scuole secondarie, alla quale il Governo fece accenno nella circolare rammentata dall'onorevole Gattoni.

Secondo le disposizioni del regolamento del 1894 e dei decreti del 1889 e del 1890, i professori delle scuole secondarie, essendo equiparati in tutto agli impiegati dello Stato, hanno anche, come gli impiegati dello Stato, il diritto a pensione, ma la legge del 1895 stabilisce che questo diritto non possa essere esercitato se non quando si siano fatti re-

golarmente i rilasci. Ora è avvenuto che i rilasci dei professori delle scuole secondarie sono stati fatti soltanto dal gennaio 1900.

La questione è se nel periodo dal 1890 al 1900 i professori delle scuole secondarie, allo stato attuale dei fatti, abbiano oppure no diritto alla pensione. La questione è sorta a proposito della registrazione alla Corte dei conti di un decreto che riguardava una di queste pensioni. La Corte dei conti ha obiettato quello che poc'anzi accennavo all'onorevole Gattoni, vale a dire l'argomento che si trae dalla legge del 1895.

In questo stato di cose, il Ministero ha creduto opportuno di interrogare sulla questione giuridica il Consiglio di Stato; poichè se è vero che la legge del 1895 non dà diritto a pensione se non a chi fece i rilasci, è vero altresì che la pensione per i professori delle scuole all'estero è consacrata da decreti e regolamenti che costituiscono un vero e proprio diritto.

I quesiti che il Ministero ha posto al Consiglio di Stato sono i seguenti:

1° Se agli insegnanti delle regie scuole secondarie all' estero (e conseguentemente alle loro vedove ed orfani) possa e debba anzi essere tenuto valido per la pensione il servizio prestato prima del 1900, in cui cominciarono a rilasciare le relative ritenute sugli stipendi, e dopo il 1890 in cui le scuole suddette furono formalmente dichiarate governative, e ciò anche a condizione che versino ora l'ammontare delle ritenute corrispondenti a tale periodo, secondo che, appunto, ebbe già luogo per gli insegnanti primari.

2° Se tale facoltà o diritto possa inoltre essere loro riconosciuto per i servizi prestati antecedentemente al 1890, sia durante il tempo in cui le dette scuole furono assunte di fatto dal regio Governo, ma non erano ancora state dichiarate governative con Decreti Reali (1888-1890), sia all'epoca in cui esse figuravano come enti autonomi appartenenti alle colonie, ma erano riconosciute, sussidiate ed invigilate dallo stesso Governo.

Se, come io credo, il Consiglio di Stato risponderà affermativamente al primo quesito, allora il Ministero studierà una combinazione finanziaria che possa attuare alla fine il provvedimento che è tanto desiderato dagli insegnanti delle scuole secondarie italiane all'estero.

L'onorevole Gattoni sa che il Ministero degli affari esteri (ed io personalmente in ispecial modo) si è singolarmente interessato in questi ultimi tempi delle scuole italiane all'estero.

L'onorevole Gattoni sa che si sono ispezionate, che si è dato a queste un indirizzo più spiccatamente patriottico, che si è cercato di adattare le scuole ai singoli ambienti, che si sono accresciuti gli insegnamenti di agricoltura, di industria e commercio italiani affinchè i giovani alunni, cresciuti poi negli anni, conoscano le materie e i prodotti che fornisce la madre patria.

Così potranno intrecciarsi e moltiplicarsi i rapporti fra i nostri emigrati lontani e la madre patria; poichè mentre noi abbiamo una così grande forza espansiva di numero, non abbiamo pari la forza espansiva dei nostri prodotti commerciali nelle più lontane regioni della terra.

L'amore, la cura solerte, che il Governo pone nell'ordinamento delle scuole all'estero, deve assicurare l'onorevole Gattoni che anche la questione alla quale egli accenna è studiata con massima diligenza e sarà risoluta nel miglior modo possibile.

Le scuole all'estero sono care a noi tutti perchè sono come le sparse luci dello spirito nazionale nei più remoti angoli della terra, e il dare ad esse incremento e splendore è opera di Governo avveduta e patriottica. (*Vive approvazioni*).

Presidente. L'onorevole Gattoni ha facoltà di dichiarare se sia, o no, sodisfatto della risposta data dall'onorevote sotto-segretario per gli affari esteri.

Gattoni. Per quanto riguarda la prima parte, sono completamente sodisfatto; per quel che si riferisce alla seconda parte, confido nelle parole dell'onorevole sotto-segretario di Stato, ed attenderò l'esito delle pratiche che sono in corso.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Gattoni.

Le interpellanze degli onorevoli Libertini Gesualdo, Cantarano, Della Rocca, Majorana, Grassi-Voces e Cerri sono differite d'accordo fra ministri ed interpellanti.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Sorani al ministro di agricoltura e commercio « sui criteri in base ai quali venne applicato il vincolo forestale nel territorio del comune di Santafiora e specialmente in quello di Selvecca e adiacenze e di Castellazzara, senza che si avesse riguardo alcuno ai diritti di pascolo, terratico e legnatico riconosciuti a favore di quegli abitanti così da usi secolari come da molteplici sentenze dell'autorità giudiziaria, in quanto la privazione

dell'esercizio di quei diritti toglie ad essi ciò che è più necessario alla loro esistenza ».

Non essendo presente l'onorevole Sorani, questa interpellanza si considera ritirata.

Così sono esaurite le interpellanze che si trovano inscritte nell'ordine del giorno.

Discussione sull'ordine del giorno.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Pantano. Io voglio fare un atto di propria, di vera abnegazione e lealtà. (*Commenti*).

Corre voce nei corridoi, ed anche altrove, che potrebbe avvenire che la Presidenza...

Presidente. Che voci?

Pantano. Abbia la bontà d'aspettare ch'io finisca, perchè io mi alzo qui vindice della Presidenza... che la Presidenza in un dato momento, ove dalla votazione risulti che manca il numero legale, e a tale risultato concorrono alcuni che non entrano nell'Aula (*Interruzioni — Commenti*), intenda aggiornare la Camera, per convocarla a domicilio. (*Commenti — Interruzioni*).

Ho raccolto, ripeto, una voce che (è inutile che facciamo delle ipocrisie) corre nei corridoi. Ora io protesto per la dignità della Presidenza...

Presidente. Onorevole Pantano, non ve n'è bisogno, la Presidenza...

Pantano. ... come protesto contro l'altra voce secondo la quale qualche membro o sotto-membro del Governo abbia contribuito a dar adito a questa voce; perchè non sarebbe possibile che un Governo salito a quel posto, dopo un combattimento accanito dell'Estrema Sinistra contro metodi che furono condannati irremissibilmente, potesse prestarsi a rinnovare quei metodi che sarebbero condannati dalla coscienza pubblica, e contro i quali noi insorgeremmo con la stessa vigoria di un giorno, a tutela delle pubbliche libertà.

Zanardelli, *presidente del Consiglio.* Io respingo queste insinuazioni e non ho altro a dire. (*Benissimo! — Commenti*).

Presidente. Onorevole Pantano, io mi unisco alla sua protesta contro queste voci, e la posso assicurare che chiunque sia a questo posto farà il suo dovere, osservando il regolamento e mantenendo integre le prerogative del Parlamento.

Di questo la posso assicurare in nome mio ed in nome della Presidenza. (*Vive approvazioni*).

Pantano. La ringrazio, e non potevo dubitare nè di Lei nè del Governo. (*Esclamazioni — Commenti*).

Discussione del disegno di legge: Concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di alcune linee di strade ferrate complementari.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di alcune linee di strade ferrate complementari.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

Podestà, *segretario, legge:* (Vedi *Stampato* n. 192-A).

Presidente. La discussione generale è aperta. Primo inscritto è l'onorevole Giunti, che ha facoltà di parlare.

Giunti. Sarò brevissimo, perchè mi rendo conto delle condizioni della Camera ed anche perchè desidero che questa legge sia discussa e votata sollecitamente. Questo mio desiderio è pur quello di molte Provincie del Mezzogiorno, specialmente della Calabria e della Basilicata.

Ora, per tenermi alla maggiore brevità, mi occuperò di una sola delle diverse linee complementari considerate nel presente disegno di legge, vale a dire della Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese che, secondo il mio avviso e secondo l'avviso di altri colleghi, è fra le più importanti, anzi dirò la più importante, perchè interessa, come l'onorevole Balenzano e tutta la Camera sanno (essendosene già discusso altre volte), ben quattro Provincie, cioè la Basilicata, la provincia di Salerno, la provincia di Catanzaro e quella di Cosenza.

Interessa specialmente la provincia di Cosenza, perchè a questa linea fanno capo tre circondari della provincia stessa: Rossano, Castrovillari e buona parte del circondario di Cosenza. Dell'importanza di questa linea dal punto di vista commerciale, strategico e specialmente agricolo si è a lungo discusso in questa Camera, ed io, se la Camera me lo permette, ricorderò solamente ciò che si disse il 21 aprile discutendosi alcune interpellanze. E citerò le parole di un settentrionale, dell'onorevole De Andreis, che mi duole di non vedere presente, chè egli con la sua calda ed efficace parola avrebbe avvalorato quanto io

modestamente e in modo disadorno potrò dire. L'onorevole De Andreis così si esprimeva: « e quando vedo che la via consolare calabra è appunto quella che da Lagonegro va a Castrovillari e da Castrovillari a Cosenza e, per Tiriolo, a Catanzaro, io dico che quella è la vera via la quale segna tutti i centri abitati lungo la stessa, e verso la quale confluisce tutto il commercio. È per questa ragione che sono fautore della Lagonegro-Castrovillari. »

Nè diversamante la pensava lo stesso ministro Balenzano, il quale, rispondendo all'onorevole De Andreis e agli altri interpellanti, si esprimeva in questo modo: « per lo che, pur avendo il Governo, dal 1860 ad oggi, adempiuto al suo dovere, è certo però che le provincie di Cosenza e di Basilicata trovansi in condizioni gravissime, che meritano tutto, ed intero, l'appoggio del Governo, perchè siano equiparate a quelle di tutte le altre. »

E soggiungeva:

« Ora nel modo più reciso devo dichiarare che il Governo, salva la concessione di sovvenzioni chilometriche, non intende di costruire nessuna linea ferroviaria nuova se prima non adempie al dovere di costruire le ferrovie già iscritte nelle leggi passate. »

E fra queste ferrovie già iscritte nelle leggi passate è noto che è compresa la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.

La Commissione Reale istituita dall'ex ministro onorevole Giusso (e che l'onorevole Balenzano volle che rimanesse sotto la presidenza di lui anche dopo ch'egli aveva lasciato il Ministero) infatti proponeva come prima delle linee da costruirsi per conto dello Stato, a sezione normale, appunto la Lagonegro-Castrovillari, con queste considerazioni che io prego la Camera d'ascoltare:

« La Sotto-Commissione e la Commissione che sono state unanimi nello scartare le linee Lagonegro-Castrocucco e Rogliano-Nocera, sono state concordi altresì nel sostituire alle medesime la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano e la Cosenza-Paola.

« La prima (cioè la Lagonegro-Castrovillari-Spezzano), che, seguendo la strada nazionale per le Calabrie, ossia l'antica strada commerciale e militare, traversa la Basilicata e giunge nella stazione di Spezzano alla linea Sibari-Cosenza; la seconda che unisce Cosenza a Paola; l'una che, attraversando alcuni importanti comuni della Basilicata, cioè Lagonegro, Lauria e Castelluccio, va al cuore della provincia di Cosenza ripristinando antichi traffici, il suo tradizionale commercio, toccando nel suo lungo percorso città importanti come Mormanno, Morano e Castrovillari, ecc. »

E la stessa Commissione, poco dopo, si esprime così:

« Con questa soluzione, mentre si provvede, nel modo migliore, al traffico dei passeggeri e delle merci d'una così vasta, ricca ed ubertosa regione, si provvede altresì ad un altro progetto più vasto, più importante ancora, a quello militare, che troppo spesso è stato trascurato, nella costruzione delle strade ferrate. »

Nel dare le debite, altissime lodi alla Commissione Reale presieduta dal conte Giusso che, con grande solerzia e con grande esattezza, ha studiato il problema ferroviario, ripeto che, fra le poche linee che la Commissione stessa proponeva di costruire per conto dello Stato, è appunto questa della Lagonegro-Castrovillari. Vediamo, dopo ciò, che cosa abbia fatto l'attuale ministro. Esso, non tenendo conto di ciò che, per questa parte, proponeva la Commissione Reale, crede che la Lagonegro Castrovillari possa costruirsi a scartamento ridotto con un sussidio di lire 8,500 a chilometro.

Ora io non istarò qui a dilungarmi nel dimostrare quali siano gli inconvenienti che presenta lo scartamento ridotto per una linea di questa importanza che è l'unica dorsale appenninica; linea che congiunge i due mari; linea che, ove le linee littoranee esposte, in caso di guerra, a tutti i pericoli fossero interrotte o distrutte, sola resterebbe pel trasporto di milizie nell'interno delle nostre provincie della Calabria ed anche della Sicilia, perchè tali inconvenienti furono già luminosamente dimostrati; nè io potrei rinforzare gli argomenti valevolissimi che sono stati addotti in altre occasioni da persone assai competenti, come il Marselli ed altri. Soltanto mi limiterò a far notare che il sussidio di lire 8,500, anche ammettendo che questa linea si voglia costruire a scartamento ridotto (il che vorrei si evitasse) non basta per renderne possibile la costruzione.

Infatti, per quanto si voglia costruire economicamente, si tratta sempre di una linea che presenta difficoltà tecniche di non lieve importanza: come, per esempio, una forte salita al principio di Castrovillari, ed un'altra, fortissima fra Morano e Mormanno dove era l'antica strada militare fatta costruire al tempo del dominio francese e che chiamano la Dirupata, appunto perchè,

per salire su quella via, bisogna attaccare alle carrozze i buoi, tanta è la pendenza della via stessa.

Ora, per superare quella pendenza, o bisognerà fare un grande traforo o bisognerà prolungare il tracciato della strada. Ci sono poi altre difficoltà che si presentano in seguito. Bisogna tener conto che la ferrovia non sarà costruita per conto dello Stato e che gli assuntori privati dovranno rivolgersi al mercato finanziario mediante emissione: e quindi il sussidio di lire 8,500 è insufficiente, poichè sui titoli emessi si dovrà pagare la imposta di ricchezza mobile: cosicchè questi sussidi, invece che corrispondere a 150 o 160 mila lire, si ridurranno a sole 110 o 115 mila lire. E non basta; poichè dopo pagata l'imposta di ricchezza mobile c'è la tassa di circolazione; inoltre bisogna calcolare gli interessi di mora perchè i sussidi decorreranno soltanto dal giorno in cui le ferrovie saranno costruite, ossia, anche affrettando i lavori, dopo almeno cinque anni durante i quali gli assuntori dovranno pagare gli interessi del capitale impiegato, lo che farà di altrettanto minore il profitto dell'operazione finanziaria.

Tenuto conto di tutto ciò, il sussidio annuo si ridurrà dunque a sole lire 5,656; il che vuol dire che, emettendo titoli, non si potranno ottenere che 115 mila lire al massimo.

Ora la ferrovia Lagonegro-Castrovillari, sia pure a scartamento ridotto e con i più economici mezzi di costruzione, non può costare meno di 200,000 lire al chilometro; è chiaro quindi che col sussidio indicato essa non potrà mai costruirsi. Per queste ragioni io propongo, lasciando all'onorevole ministro di vedere come stabilirlo nella legge, che il sussidio sia aumentato nella necessaria misura e sia esente da ogni tassa; che i pagamenti rateali di esso decorrano non dal giorno in cui la linea sarà interamente costruita ma si facciano di mano in mano che i varî tronchi di essa saranno fatti. In tal modo gli assuntori non dovrebbero sopportare un troppo grave carico per gli interessi di mora sull'intera somma.

Conviene poi badare che, come appare dalla legge (dico appare perchè non è ben chiaro), i sussidi dovrebbero servire solo per la costruzione e non per l'esercizio. Si prevede che l'esercizio delle ferrovie complementari potrà costare tremila lire a chilometro ma potrà rendere almeno un'eguale somma, cosicchè o non sarà passivo e pagherà sè stesso o darà qualche piccolo utile. Bisogna dunque mettere in chiaro che il sussidio deve servire soltanto per la costruzione; altrimenti il costruttore, nel caso che assumesse anche l'esercizio, avrebbe quest'altra incognita da risolvere.

Queste in fondo sono le mie brevi e modeste osservazioni. Qui non si tratta di nuovi impegni o di imporre nuove tasse; si tratta di spese già stabilite, e la stessa Commissione reale proponeva il modo, come d'altronde lo propone ora lo stesso onorevole Balenzano, di provvedere a queste spese senza alterare la compagine del bilancio. Quindi, nell'interesse di quelle popolazioni le quali da tanto tempo chiedono che si faccia qualche cosa in loro favore, io prego l'onorevole Balenzano di tener conto non tanto delle mie parole, ma delle condizioni gravi in cui la popolazione calabrese si trova. La Calabria ha dato sempre prove di patriottismo, come le altre regioni d'Italia ha sparso il suo sangue ed ha fatto con entusiasmo tutti i sacrifici per la patria: ma oggi si duole, e l'onorevole Balenzano lo sa meglio di me, dello stato di abbandono in cui è lasciata. Quindi io esprimo il voto dell'animo mio, che è il voto di tutta la regione, affinchè il Governo provveda alla nostra Provincia. Si tratta veramente di giustizia distributiva, perchè la legge del 1879 metteva in prima categoria la Lagonegro-Castrovillari che ancora è da costruire, mentre tutte le altre linee sono già state costruite a spese dello Stato. Ora noi non domandiamo altro che si provveda sul serio, che non si dicano più parole, che non si facciano più leggi che rimangono ineseguite, ma si faccia qualche cosa di positivo.

Noi abbiamo votato con entusiasmo per l'acquedotto pugliese, colla coscienza di fare cosa utile a tante popolazioni; abbiamo votato il Sempione; ed ora attendiamo dall'onorevole Zanardelli, che ha un così grande amore per la libertà e la giustizia, che faccia per la nostra regione qualche cosa di serio e di utile, e lo faccia presto.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto che la cinta ferroviaria di circonvallazione della Sicilia, che

ha un percorso di 919 chilometri, è costruita tutta quanta a sezione normale;

« Considerando che per ragioni tecniche, commerciali, strategiche e politiche non conviene chiuderla con una linea a scartamento ridotto di appena 111 chilometri;

« Delibera che degli *otto* tronchi della ferrovia Castelvetrano - Porto Empedocle, il *primo* ed il *terzo* vengano costruiti a scartamento normale, coll' interposizione d' una terza rotaia che renda possibile l'esercizio dell'intera rete a scartamento ridotto; ed a tal uopo consente che la sovvenzione chilometrica pei soli due tronchi suaccennati sia elevata da 8,000 a 12,000 ».

Vorrei però fare a tutti una raccomandazione.

Io non intendo limitare il diritto degli oratori; ma prego coloro i quali hanno da fare osservazioni intorno agli articoli, di riservarsi di parlare agli articoli medesimi per non ripetere due volte la stessa discussione.

Licata. Io sarò brevissimo, nel vero senso della parola, giacchè non mi propongo di esaminare l'intero disegno di legge che ho propugnato da tanti anni, fin dal primo giorno che ebbi l'onore di entrare alla Camera; ma intendo soltanto di fare brevissime considerazioni relativamente al mio ordine del giorno.

Dando uno sguardo alla carta topografica della Sicilia, si vede a colpo d'occhio che l'isola è tutta circondata da una cinta ferroviaria, che ha la lunghezza di 919 chilometri e che è interrotta soltanto in un punto per la lunghezza di 111 chilometri, quant'è precisamente la distanza esistente fra Castelvetrano e Porto Empedocle. Ora volere intercalare in questo brevissimo tratto una linea a scartamento ridotto, significa non tener conto delle esigenze tecniche, commerciali e strategiche di quella regione; e soprattutto significa rendere zoppicante l'intera linea di circonvallazione della Sicilia e guastarne completamente e per sempre il meccanismo di costruzione e di esercizio.

Per riparare a questo inconveniente non c'è che un solo rimedio, ed è quello di costruire a scartamento ordinario due soli degli otto tronchi in cui la Commissione ha diviso e suddiviso la Castelvetrano-Porto Empedocle, cioè il primo tronco che va da Castelvetrano a Sciacca ed il terzo tronco che va da Sciacca a Porto Empedocle. Per ottenere questa rettifica non occorre una grande spesa, ed io son d'avviso che la spesa occorrente è sempre inferiore al vantaggio che se ne ricaverebbe. Difatti, stando all'avviso di persone competenti, basterebbe per raggiungere un tale intento di elevare il sussidio chilometrico da 8,500 a 12,000 lire. Con ciò si porterebbe un aggravio al bilancio, per settanta anni, di sole 388,000 lire, ma questa cifra dovrebbe essere scemata dalla circostanza speciale che per lo scartamento ordinario si dovrebbe concedere il sussidio per 111 chilometri, mentre per lo scartamento ridotto dovrebbe, invece, concedersi per 116 chilometri, cioè per cinque chilometri di più, che richiederebbero un maggior sussidio di 42,500 lire.

A questo proposito desidero che la Camera mi consenta di dire poche parole per rettificare un'asserzione che ho udito ripetere frequentemente in questi ultimi giorni, e che non risponde assolutamente alla verità. Si è detto che questo disegno di legge sia stato fatto a bella posta per favorire esclusivamente la Sicilia. Io non nego, nè potrei negare che esso sia di grande vantaggio alla Sicilia, e colgo anzi questa occasione per tributare una parola di ringraziamento e di plauso all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, con tanta sollecitudine, ha voluto portare a compimento l'opera iniziata dal suo predessore l'onorevole Giusso, e per dire all'onorevole Zanardelli che ha diritto alla nostra riconoscenza per aver mantenuto la promessa annunziata solennemente a Palermo che avrebbe fatto approvare, prima delle vacanze, questo disegno di legge. Ma il dire che questo disegno di legge sia di esclusivo vantaggio per la Sicilia, è un'esagerazione che non trova riscontro nella realtà dei fatti. Ed invero, se noi esaminiamo la legge del 20 luglio 1888, troviamo che colla medesima si prometteva alla Sicilia una sola linea di 158 chilometri è vero, ma la spesa ascendeva a 55 milioni; e troviamo che questi benedetti 55 milioni furono anche stanziati nel quinquennio, dal 1892 al 1896. Invece con l' attuale disegno di legge si porta la nuova Rete che si vuol costruire non a 400 chilometri, come anche nella relazione viene asserito, ma a 322, perchè gli altri chilometri appartenenti alla linea Palermo-Corleone, che è già eseguita, non dovrebbero computarsi. Ora per questi 322 chilometri la spesa non è più di 55 milioni, ma di soli 39, con una vistosa economia di 16 milioni.

Di fronte a questa grande economia, mi pare che sarebbe giusto e doveroso che il Governo accettasse il mio ordine del

giorno con cui si chiede soltanto di elevare per due soli tronchi di questa benedetta linea Castelvetrano-Porto Empedocle, di cui si è tanto parlato nella Camera e nel paese, la sovvenzione chilometrica da 8,500 a 12,000 lire. E non ho bisogno d'indugiarmi a dimostrare che tale elevazione di sussidio chilometrico per due soli tronchi viene richiesto da esigenze tecniche, commerciali e strategiche. Dico solo per concludere, che se il disegno di legge fosse stato mantenuto come era proposto dal Governo, io non avrei avuto motivo di venire qui a domandare qualche cosa. Ma ora che al progetto presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici si sono fatte parecchie modificazioni e si sono anche accordate delle concessioni per altre regioni, non c'è motivo che una piccola concessione non debba essere fatta anche per la Sicilia.

In questo senso io prego tanto l'onorevole ministro quanto la Commissione di volere accettare il mio ordine del giorno, che dà occasione al Governo di compiere un atto di vera equità e di giustizia distributiva. (*Bravo!*)

Presidente. La facoltà di parlare spetterebbe ora all'onorevole Sacchi, ma non essendo presente perde l'iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Io ho una brevissima dichiazione da fare. Credo che in questo momento il maggior vantaggio che si possa fare agli interessi del Mezzogiorno sia quello di parlar poco. (*Segni di approvazione*).

La dichiarazione che io faccio è dunque la seguente. Dopo la formale promessa fatta dall'onorevole Zanardelli nella tornata del 13 dicembre 1901, nell'interesse di tutto il Mezzogiorno d'Italia ed in particolar modo della città di Napoli alla quale egli con eloquentissime parole promise la sodisfazione dei suoi vitali interessi, io sento il debito in questo momento di esprimere il ringraziamento che in nome di tutta la cittadinanza napoletana io gli rivolgo. E se questa legge, che sodisfa completamente gli interessi del Mezzogiorno, potrà, grazie all'autorevole concorso del Governo, essere votata e attuata, noi del Mezzogiorno dovremo dichiararci sodisfatti. Io credo altresì mio debito, non solamente in nome della mia città ma in nome di tutti i miei colleghi del Mezzogiorno di cui credo interpretare i sentimenti, rivolgere un ringraziamento al presidente della Commissione onorevole conte Giusso (*Bene!*) il quale ha saputo volere e rendere possibile l'attuazione delle ferrovie complementari nel Mezzogiorno. (*Vive approvazioni*).

E non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

Rossi Enrico. Se qualche dissenso può dividerci intorno a talune modalità di questo disegno di legge, certamente tutti dobbiamo unirci nel porgere una parola di gratitudine all'onorevole ministro ed all'onorevole Zanardelli, perchè, presentando questo disegno di legge, ha dimostrato col fatto di voler pagare in buona parte un debito di giustizia verso le Provincie meridionali e la Sicilia. Con esso si provvede in parte all'esaudimento dei voti ripetute volte manifestati affinchè con criterio di giusta perequazione si distribuisse quella rete ferroviaria alla quale molte popolazioni hanno veramente un sacrosanto diritto.

E quest'opera sì saviamente iniziata dall'onorevole ministro con criterio pratico sostituendo lo scartamento ridotto, rende possibile la costruzione delle linee previste nelle tabelle votate con le leggi del 1879 e del 1888.

Ma il compito del Governo e del Parlamento non può limitarsi alla esecuzione di quelle fortunate linee che, pel favore politico del tempo, furono classificate e comprese negli elenchi delle cosiddette complementari. Esistono altri urgenti bisogni, esistono progetti di altre linee, necessarie e importantissime, alle quali pure bisogna provvedere.

La relazione ministeriale lo riconosce ed enumera le linee che, pur non avendo la fortuna di trovarsi classificate in quelle antiche tabelle come linee complementari, si presentano come egualmente importanti e per esse si riconosce pure la necessità di renderne possibile la costruzione.

Questo studio è stato alla sua volta rilevato dalla Commissione parlamentare: e nella pregevolissima relazione dell'onorevole Finocchiaro si riconosce che certamente si debba pensare alla costruzione di quelle linee, fra le quali, tengo a rilevarlo, è segnata la linea che formerebbe la diramazione da Termini-Imerese attraverso i popolosi comuni delle Madonie fino a Nicosia.

Questa linea, dipartendosi dalla litoranea Termini Imerese - Cefalù nei pressi di Collesano, proseguirebbe per Polizzi Generosa, le Petralie, sino a Gangi, per congiungersi

a Nicosia, e quindi con lo stesso scartamento ridotto formerebbe una grande linea con il prolungamento della circumetnea che per Leonforte salirebbe sino a Nicosia.

Questa linea così importante non ha oggi la fortuna di un provvedimento risolutivo; non basta riconoscerne la necessità, urge trovare modo di renderne possibile la costruzione; e per questo è necessario che l'onorevole ministro entri nell'ordine di idee di volere con una aggiunta ad uno degli articoli del disegno di legge (e forse il più opportuno sarebbe il 7°) elevare il limite massimo delle sovvenzioni chilometriche per stabilire parità di trattamento di fronte a linee che si trovino in condizioni identiche.

Se per le linee che erano classificate, le cosidette complementari, è riconosciuto all'articolo 7° che si debba arrivare ad una sovvenzione chilometrica di lire 8 mila, io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se, dopo la esperienza fatta con la legge del 24 luglio 1897 modificata con quella del 1899, la quale ha stabilito la sovvenzione chilometrica da 5 a 6 mila lire (esperienza che ha dimostrata la impossibilità per l'industria privata di costruire ed esercitare queste linee con quella misura di sovvenzione), io domando se, date queste condizioni di fatto, l'onorevole ministro creda che le linee non classificate, ma da lui accennate nella relazione e che si trovano anche specificate nella relazione della Commissione parlamentare, potranno, senza un aumento di sovvenzione, essere costruite ed esercitate dalla industria privata.

La necessità di aumentare la sovvenzione chilometrica è evidente, finchè prevale il criterio della disparità di trattamento per le nuove linee, disparità costituita dal non volere la costruzione diretta da parte dello Stato, se si vuole rendere possibile all'iniziativa privata la costruzione di tali linee. Certamente questa nostra domanda non porta un onere maggiore al bilancio, dappoichè il fondo è stabilito nella misura di 500,000 lire annue, nè noi domandiamo ora di aumentarlo; soltanto domandiamo che, nei criteri di ripartizione, il Governo possa avere con un limite massimo più elevato il mezzo di provvedere in modo che, date condizioni identiche relativamente all'economia dei Comuni, all'ammontare della costruzione, alla importanza e necessità della medesima, di fronte a quelle per cui ora con l'articolo 70 è stabilita una sovvenzione di 8,000 lire, sia reso lo stesso trattamento nello assegnare la sovvenzione. E questa è giustizia!

Quindi la nostra preghiera si concreta nel desiderio di vedere aumentata la misura massima della sovvenzione prescritta nella legge del 1899. Taluno crede di saperne troppo affermando che per le nuove linee giammai si presenterà il bisogno di una sovvenzione superiore a lire 6000.

Però l'esperienza prova il contrario; e se il Governo all'articolo 7 riconosce di aumentare per le complementari la sovvenzione a lire 8000, non dice, nè può dimostrare che le nuove altre linee fra quelle non comprese siano tali da escludere la necessità di una sovvenzione di eguale misura.

Se il bisogno di assegnare la maggior sovvenzione non si presenterà, tanto meglio; ma se una tale necessità si presenti, noi vogliamo che lo Stato possa darla e non si trovi obbligato ad un diniego che lascierebbe linee importantissime nella impossibilità di essere costruite.

Vedo che in questo senso dell'aumento della sovvenzione massima sono stati presentati altri ordini del giorno: anzi un articolo aggiuntivo porta la firma autorevole dell'onorevole Lacava, il quale in un recente discorso annunziò che avrebbe proposto un disegno di legge per migliorare la legge del 1899, che è dovuta a lui, aumentando la sovvenzione sino a lire 7000 per chilometro. Perciò le ragioni che consigliano l'aumento delle sovvenzioni saranno sostenute con parola molto autorevole e molto competente dall'onorevole Lacava. Io mi permetto di dubitare però che la misura di lire 7000 possa essere sufficiente alla costruzione di talune linee: e quando questa legge all'articolo 7° accresce la sovvenzione a lire 8000, ciò mi dimostra che a questa misura è necessario assolutamente arrivare, perchè io penso che non debba farsi differenza rispetto alla quantità della sovvenzione tra linee classificate e linee nuove che classificate non furono. La sovvenzione deve essere tanta quanta è indispensabile affinchè l'industria privata volga la sua iniziativa ad una determinata costruzione. E se si consente di fare oggi tale modificazione io dico: invece di aprire un periodo di nuove esperienze sopra la misura di lire 7000 arriviamo addirittura alla sovvenzione di lire 8000, usando parità di trattamento e giustizia.

In questo senso io rivolgo vivissima preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione parlamentare

perchè essi, trovandoci tutti desiderosi di vedere giungere in porto questo disegno di legge che risolve parecchie vitali questioni, vogliano, con questa modificazione nella misura del sussidio chilometrico per le linee non classificate, rendere egualmente possibile l'esaudimento dei voti di tante popolazioni che non hanno meno delle altre il diritto di vedere soddisfatti i loro interessi cotanto legittimi. (*Bene! Bravo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera ritenendo esiziale agli interessi italiani la linea Torino-Nizza per Fontan e tenendo ferma la legge del 1879 nel senso che la ferrovia Torino-Cuneo-Nizza pel colle di Tenda e Ventimiglia fino a quest'ultima città debba percorrere territorio *esclusivamente* italiano e mettere in diretta comunicazione il Piemonte con la Liguria Occidentale, invita il Governo del Re:

a far eseguire sollecitamente gli opportuni studii nelle diverse valli della provincia di Porto Maurizio in rapporto alle pendenze, alla trazione ed ai porti di mare per la scelta del definitivo tracciato del tronco da Vievola a Ventimiglia;

ed a presentare alla riapertura del Parlamento quel progetto che sarà ritenuto preferibile nei rapporti economici, finanziari, politici e militari della nazione. »

Nuvoloni. Onorevoli colleghi! Nella relazione della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari io trovo che a proposito della linea Cuneo-Ventimiglia detta Commissione osservò essere state studiate « due soluzioni per congiungere Vievola con Ventimiglia: una col passaggio diretto dalla Valle di Roia in Valle di Nervia pel Colle di Marta, l'altra col passaggio dalla Valle del Roia alla Valle Argentina pel Colle Ardente e da questa in Valle di Nervia, passando sotto il Colle Cermo Langan. » È fatto questo rilievo la stessa Commissione accennò al costo della linea secondo l'una e l'altra soluzione e considerando che se essa dovesse essere *tutta costruita in territorio italiano* costerebbe qualche milione di più, approvò la proposta della sotto-Commissione, deliberando di abbandonare l'uno e l'altro tracciato di sopra indicati e di mettere invece il Piemonte in diretta comunicazione con Nizza. E poichè il Governo francese già fece approvare dal Parlamento una linea che da Nizza per Sospello, Broglio e Fontan, risalendo il Roia, vada ad incontrare la linea italiana, anche dalla sullodata Commissione fu proposto di promuovere accordi col Governo francese affinchè la nostra linea, che nel 1879 fu votata per mettere in comunicazione il Piemonte con la Liguria occidentale e con Nizza onde servisse per il traffico non solo interprovinciale ma anche per quello internazionale, oggi invece vada direttamente a Nizza, passando per Fontan.

Evidentemente la Commissione abbandonò le due soluzioni studiate per congiungere Vievola con Ventimiglia passando sopra territorio italiano, in seguito ai nuovi rapporti di amicizia, da qualche anno maggiormente strettisi, fra la Francia e l'Italia. Il nostro Governo pare che abbia fatto buon viso a tale proposta, giacchè io leggo nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge quanto segue, e cioè:

« Era vivo desiderio del Governo di comprendere nel disegno di legge anche la linea Cuneo-Ventimiglia; però, stando alle proposte della Commissione, si dovrebbe seguire per la sua esecuzione il tracciato che da Vievola raggiunge la frontiera Nord, di là attraversando il territorio francese e correndo lungo la Valle del Roia arriva alla frontiera del territorio Sud per continuare verso e sino a Ventimiglia.

« È evidente che per questo fine occorre prendere definitivi accordi, che già si sono intavolati, col Governo della vicina Repubblica, la quale si ritiene ben disposta ad assecondare le nostre vedute, avendo già presentata al Parlamento la legge per la concessione della linea cadente sul territorio rispettivo. »

Ora a me pare che, prima d'ogni altra cosa, il Governo italiano debba mantener fede alle fatte promesse, e quindi anche a quelle che fece alla mia provincia di Porto Maurizio, la quale in forza di accordi e della legge 1879 ha contribuito finora alla costruzione del tronco di ferrovia da Cuneo a Vievola. Detta Provincia fece onore ai suoi impegni e pagò il suo debito: è giusto e doveroso che abbia anche la sua parte di utile, mediante il tronco di ferrovia che congiunga l'estrema Liguria al Piemonte.

Facendo diversamente e seguendo le proposte della Commissione accettate dal Governo, si viene a disconoscere il diritto sancito nella legge del 1879 a favore della Liguria occidentale, e si commette un'enorme ingiustizia. Ma, onorevoli colleghi, io credo a qualche cosa di peggio. Io credo che, adottando la proposta della Commissione, si farà il danno dell'Italia oltrechè della Liguria. Voi sapete che annualmente, o quasi, ingenti somme si impostano sul bilancio dello Stato a favore dei porti di mare di tutta Italia. Nella Liguria occidentale oltre quello di Genova vi sono quattro altri porti. È certo che dal Gottardo un grande traffico si avvia a quello di Genova. Il traffico crescerà coll'apertura del Sempione, che oramai è prossima e dovrà cercare e trovare sfogo in altri posti.

Una volta che sia fatta la linea diretta che metta in comunicazione diretta Torino con Nizza io credo ed ho il dovere di affermarvi, che una grandissima parte di questo commercio, di questo traffico si svierà a

danno di Genova, e a danno d'Italia, e si avvierà certamente ai porti francesi con prevalente vantaggio della Francia. Noi italiani adunque a nostre spese, coi denari dei nostri contribuenti, alimenteremo i porti concorrenti del porto di Genova e degli altri della Liguria occidentale. (*Interruzione del deputato Compans*).

Le rispondo, onorevole Compans, che non bisogna fare gli interessi stranieri, ma soprattutto gli interessi italiani!

Presidente. Non interrompano!

Compans. Dei suoi elettori di Porto Maurizio!

Nuvoloni. Ma che elettori! Non soltanto degli interessi di essi che mi stanno assai a cuore, mi curo in questo momento, ma bensì degli interessi maggiori della patria! Del mandato legislativo affidatomi ho un concetto ben più alto e superiore ad ogni questione elettorale.

Compans. Lei tradisce gli interessi italiani!

Nuvoloni. Io dico che li ha traditi e li tradisce Lei. Del resto Ella non ha diritto di parlare così, nè d'interrompere! Io sono qui a manifestare la mia opinione, che è e deve essere altrettanto libera quanto la sua, sopra una gravissima questione. Ella la combatterà, ma intanto lasci che io la esprima e la giustifichi!

Daneo Edoardo. Libera, ma non esatta!

Nuvoloni. Che non sia esatta lo dite voi di Torino! Io vi affermo che è opinione libera e che è rispettabile quanto ogni altra. (*Interruzione del deputato Compans*).

... È inutile gridare e scalmanarsi, onorevole Compans. Fra me e voi, tra voi torinesi e noi liguri, chiamo giudici imparziali e non sospetti il Paese e Camera! (*Bene! — Commenti*).

Presidente. Onorevole Nuvoloni, non faccia questioni personali, parli alla Camera!

Nuvoloni. Ma, onorevole presidente, non posso lasciarmi sopraffare e debbo rispondere a chi m'interrompe!

Dunque, io dicevo, onorevoli colleghi, che ho la convinzione ferma e religiosa, che votando ed approvando la variante della ferrovia, e mettendo in comunicazione diretta Torino con Nizza per Fontan, come fu deciso dalla Commissione Reale e come anche si è prefisso di fare l'onorevole ministro, secondo quanto risulta dalle parole che si leggono nel disegno di legge che ci è stato presentato e che io vi ho lette, davvero noi non faremo l'interesse nè ligure nè piemontese, ma bensì verremo a danneggiare l'Italia.

Credo che i piemontesi e specialmente i torinesi in buona fede si attendano dalla nuova linea diretta a Nizza maggiori vantaggi di quelli che realmente ne avranno.

Ho accennato che il traffico si avvierebbe notevolmente verso la Francia. Le conseguenze sarebbero gravi. Noi, onorevoli colleghi, sappiamo, che moltissimi operai, non potendo trovare lavoro in Italia, sono oggi obbligati ad emigrare.

Noi sappiamo pure quanto costi caro, e quanto sappia di sale lo scendere e salire le altrui scale; noi non ignoriamo che una corrente commerciale, una volta formatasi, non si devia tanto facilmente.

Ebbene, perchè non procurare lavoro ai nostri buoni operai nel paese nostro, risparmiando ad essi di emigrare e di subire in paese straniero privazioni ed umiliazioni?

Perchè non avviamo ai porti italiani della Liguria occidentale l'esuberante commercio e traffico d'oltre Gottardo e d'oltre Sempione? Perchè vogliamo invece avviarlo ai porti francesi colla nuova linea Torino-Fontan-Nizza? Perchè non costruiamo la Vievola al mare in territorio italiano e non favoriamo ed acceleriamo il prolungamento della Ceva-Ormea fino ai porti di Oneglia e Porto Maurizio?

Noi non ci dobbiamo ispirare all'interesse del momento, mutevole perchè politico, ma all'interesse dell'avvenire, permanente perchè economico: dobbiamo provvedere all'interesse non di una regione o di una città soltanto, ma all'interesse generale della Nazione, tanto più quando possiamo, come nel caso concreto, provvedere a quello di più regioni italiane e di più città mettendolo in armonia con l'interesse nazionale, con l'interesse supremo della patria.

Ho detto e ripeto che ci sono parecchi porti nella Liguria occidentale che costano non poco al bilancio dello Stato. Questi porti costeranno sempre di più; attualmente sono passivi: perchè mantenerli tali mentre possiamo renderli attivi, avviandovi, come dissi, precisamente quell'esuberante traffico che già oggi si manifesta superiore alla potenzialità del porto di Genova?

Che il movimento in quest'ultimo grandioso porto sia in costante aumento e che le calate sieno sempre ingombre di merci lo rileviamo ogni giorno dai giornali, e se le statistiche dicono il vero, in tempo non lontano non sarà più possibile sgombrare quel porto coi valichi attuali.

Ebbene, facciamo la Vievola-Ventimiglia e mettiamola in comunicazione coi porti di San Remo, Porto Maurizio, Oneglia. Ciò è possibile e facile facendo percorrere alla nuova linea la valle Argentina, ricca di

acque e di forza idraulica. In tal modo procureremo anche lavoro a migliaia di operai.

Io credo quindi, onorevoli colleghi, che soprattutto la Camera, ispirandosi alla legge del 1879, debba deliberare ed affermare, che la ferrovia deve passare *esclusivamente* sul territorio italiano. Noi, onorevoli colleghi, non dobbiamo lasciarci impressionare da certi giornali che vengono d'oltr'Alpe, i cui articoli collimano con quelli di altri giornali piemontesi. Giudichiamo con e secondo la nostra coscienza.

Io ho fatto una piccola collezione di giornali francesi e specialmente di Nizza, che da qualche anno si occupano della linea Torino-Nizza. L'entusiasmo col quale quei fogli patrocinano la diretta comunicazione ferroviaria da Torino a Nizza è per me causa di grave sospetto.

Io ricordo che fino a qualche anno fa il Governo francese per ragioni militari non volle mai dare l'assenso (che oggidì offre spontaneamente) perchè transitassimo noi italiani su porzione del territorio della Repubblica all'oggetto di costruirvi la Vievola-Ventimiglia per la Valle Roia.

Perchè tanto entusiasmo oggidì? La ragione è ovvia.

Fino a qualche anno fa la vicina Repubblica non si sentiva abbastanza sicura ai confini: oggidì invece essa ha profuso enormi somme nelle fortificazioni, si sente garantita e vede che la nuova linea si costruirebbe sotto il tiro dei cannoni francesi, ed avvierebbe una grande corrente di traffico e di commercio ai porti francesi. Pei nostri vicini francesi la ferrovia sarebbe adunque d'interesse militare ed economico.

Ma noi italiani al confine siamo egualmente fortificati? La progettata ferrovia per Fontan sarà egualmente vantaggiosa sotto l'aspetto economico e militare, per noi italiani? Non lo credo, e ce lo dimostrano le deliberazioni dei corpi costituiti della vicina Nazione. Lascio da parte gli articoli dei giornali di Nizza e di Torino che concordano nell'affermare essere questo *l'unico* momento per veder costruita la linea Sospello-Nizza. Li lascio volontieri da parte perchè vi trovo indirettamente un'offesa ad alcuni ministri italiani, che io, per l'amicizia e stima che professo a loro riguardo, non posso ritenere capaci di patrocinare una ferrovia dannosa all'Italia per quanto possa esser utile alle loro regioni e ai loro paesi.

Che essi pensino ad avvantaggiare Torino ed il Piemonte nessuno può dubitarne e tanto meno farne loro colpa; e ci avranno anzi spontanei cooperatori per tutelare gli interessi di Torino, di quella nobilissima città a cui tutti auguriamo il più prospero avvenire, la più grande floridezza (*Interruzione del deputato Daneo*); ma essi non possono e non vorranno mai trascurare il grande interesse nazionale.

Noi dobbiamo nella soluzione del momentoso problema cercar di mettere in armonia i piccoli interessi con gli interessi maggiori, coi grandi interessi della patria. Questo io rispondo all'onorevole Daneo, che m'interrompe. Ed anzi colla sua interruzione egli mi spinge a dire che è dolorosa l'impressione che si ricava dal commento alla deliberazione 25 giugno corrente presa dal Consiglio comunale di Torino, e che si legge sulla *Gazzetta del Popolo* di Torino del 27 stesso mese là dove si dice ai rappresentanti al Parlamento di patrocinare la Torino-Fontan-Nizza per appagare le aspirazioni piemontesi o torinesi!

Ebbene io dico che si può patrocinare in tal modo l'interesse di una città, ma che al postutto si danneggiano gli alti interessi generali nazionali! Non si deve però fare *britannicamente* l'interesse dei pochi ma *italianamente* l'interesse dei più, anzi di tutti.

Che la ferrovia Vievola-Fontan-Nizza sia di prevalente interesse francese ce ne convincono non solo i giornali francesi, ma anche le deliberazioni dei Corpi morali che sono legittimamente investiti della rappresentanza dei Comuni francesi.

Vediamo un poco, onorevoli colleghi, se io mal mi appongo o se invece non affermo il vero quando dico che la Francia a riguardo di questa ferrovia fa il suo interesse e tornaconto, e che noi italiani dobbiamo pensare agli interessi italiani. Permettetemi che io vi legga quello che si decise nella seduta del Consiglio comunale di Villafranca il 21 ottobre 1899:

« Considérant que cette voie de communication ferait des ports de Nice et de Villefranche *les points de transit des marchandises, et amènerait sur le littoral la colonie étrangère fréquentant ces stations estivales de la Savoie, de la Suisse, et de l'Allemagne*, émet le voeu suivant: que la ligne Nice-Coni soit declarée *d'utilité publique.* »

Ma non è soltanto, onorevoli colleghi, il Consiglio di Villafranca che deliberò il 21 ottobre 1900. Anche la Commissione d'inchiesta nominata dal Consiglio generale del dipartimento delle Alpi Marittime nella se-

duta del 20 aprile 1901 così conchiuse la sua relazione:

« Chiediamo insistentemente all'onorevole Baudin (che allora era ministro dei lavori pubblici) di far dichiarare al più presto *di utilità pubblica* la linea da Nizza alla frontiera d'Italia, *indicata come via internazionale.* »

Questo è parlar chiaro ed è la voce di tutti i Consigli comunali del Nizzardo concorde con quella del Consiglio dipartimentale di Nizza e del Governo francese.

Difatti voi pure sapete che l'anno scorso ci fu un grande incontro ed una gran festa a Nizza in occasione della venuta del Presidente della Repubblica e vi fu una grande esplosione di gioia da parte dei nizzardi. Era il giorno 8 aprile 1901: ed il sindaco di Nizza, alla presenza del primo magistrato della Francia, coll'approvazione generale, a proposito di questa ferrovia che da Nizza dovrebbe arrivare alla frontiera italiana per Sospello e mettersi in comunicazione con Torino e colle regioni d'oltre Gottardo e Sempione, così diceva:

« Conviene non dimenticare che a Nizza accanto alla città di piacere e di lusso v'è una città laboriosa che soffre e che lavora e le cui legittime aspirazioni non possono essere rialzate che col concorso dello Stato. Noi abbiamo recentemente appreso con sodisfazione vivissima che la questione della costruzione della ferrovia da Nizza alla frontiera per Sospello era finalmente uscita dal dominio delle ipotesi per entrare in quello della realtà. Ebbene manifestiamo la nostra più alta sodisfazione e riconoscenza verso i ministri e verso il Governo. »

Ora, o signori, se tanto interessa Nizza e la popolazione francese di avere avviato il grande traffico nel proprio paese, anzichè ai paesi dell'estrema Liguria italiana, a me pare che appunto per questo noi dobbiamo ponderare la decisione che stiamo per prendere e vedere come veramente stiano le cose. Anche noi abbiamo una numerosa popolazione laboriosa che spera nel lavoro rinumerativo che ad essa arrecherà la ferrovia che congiungerà il Piemonte colla Liguria occidentale. Dopo d'averla lusingata non deludiamola, ma anzi appaghiamone le legittime sue aspirazioni. Non è poi l'economia di pochi milioni nella spesa, quella che deve indurre la Camera italiana a scegliere un tracciato, a differenza di un altro. Secondo gli studi che trovo riferiti nella relazione della Commissione reale, questa linea passando in territorio italiano costerebbe circa 54 milioni; passando invece sopra il territorio francese, andando direttamente a Nizza, costerebbe soltanto 27 milioni. E si dice: Chi più fortunato di noialtri italiani!

In definitiva noi abbiamo questa grande sorte, che non capita tutti i giorni e che non dobbiamo lasciarci sfuggire. Noi abbiamo fatta una ferrovia che finora arriva solo fino a Vievola dove non deve arrestarsi (ed in questo io sono d'accordo) ma deve spingersi oltre ed arrivare al mare, perchè altrimenti non potrebbe arrecare notevole vantaggio, e dopo essere stata assai dispendiosa, resterebbe passiva e di aggravio.

Ebbene, si soggiunge, poichè noi italiani non possiamo andare incontro a grandi spese (e mi pare che ciò affermando, e dicendo che l'Italia non può andare incontro ad una maggior spesa di 27 o 30 milioni, non ci facciamo un bel complimento!), e poichè la Francia vuole portarci questa linea da Nizza fino al confine verso Tenda, profittiamo di questa ottima occasione: otterremo lo scopo della legge 1879 e metteremo in comunicazione il Piemonte con Nizza.

Onorevoli colleghi! Io dico che questo non è un ragionamento giusto, nè equo, perchè è vero che spenderemo meno andando per Sospello a Nizza, ma è pur vero che, mentre noi eviteremo per una sola volta la spesa di 27 milioni, avvieremo per sempre il traffico ed il commercio verso la Francia mettendo questa in comunicazione diretta coi grandi sbocchi alpini verso l'Europa centrale e noi ne avremo grandissimo, irreparabile e duraturo danno. Quindi, onorevoli colleghi, io dico che nella decisione di questa ferrovia il Governo italiano, prima di venire ad accordi con la Francia, a quegli accordi che nella citata relazione premessa alla presente legge dice di aver avviati, deve anzitutto verificare quale sia il vero interesse della nazione italiana ed ispirarsi a questo nella scelta del definitivo tracciato. Ma per ciò fare deve sospendere ed abbandonare ogni ulteriore trattativa colla vicina nazione latina, e promuovere opportuni studî in tutte le valli della Liguria occidentale, segnatamente della provincia di Portomaurizio, che possono far capo a Tenda e Vievola. Nelle due valli, Roia e Nervia, tali studi furono già fatti: si eseguiscano nelle altre e più specialmente nella Valle Argentina e si facciano eseguire tenendo conto non solo delle pendenze, ma anche della possibilità di applicare la forza idraulica tanto nella costruzione che nella trazione, e mirando ai porti di mare che debbono es-

sere il naturale sfogo delle ferrovie e possibilmente questa linea miri al centro della provincia di Porto-Maurizio, prima di arrivare a Ventimiglia per proseguire per Nizza.

Nel passato si è dovuto tener sempre il massimo conto delle pendenze più o meno facili a superarsi; oggi questa difficoltà passa in seconda linea, potendosi adoperare la trazione elettrica mercè la quale, lo sapete meglio di me, le pendenze si superano molto più facilmente. E con ciò io vengo in pari tempo a rispondere ad un altro argomento che sarà addotto per dimostrare infondato il mio timore. Ci si dirà infatti che la Cuneo-Nizza per Fontan non sarà mai di grave danno per noi italiani perchè essa ha forti pendenze, motivo per cui vi si potrà difficilmente sviluppare un grande traffico. Ebbene anche per questa linea i francesi applicheranno la trazione elettrica e quindi le forti pendenze le potranno superare facilmente. Una volta si diceva che anche le gallerie lunghe in cui permaneva a lungo il fumo avrebbero impedito una grande circolazione di treni: furono applicati i ventilatori a ben più lunghi tunnel con risultato felicissimo — quindi si potranno pure applicare alla galleria elicoidale di Limone e a quella di Tenda ed alle altre a farsi — adunque anche questo argomento cade e l'ostacolo scompare.

Quindi noi dobbiamo studiare, e tenendo ferma la legge del 1879, modificare il tracciato in modo che la nuova linea arrechi i maggiori vantaggi. Non inganniamo più le popolazioni liguri: esse fino ad ora hanno contribuito nella spesa, non lieve, per la ferrovia fino a Vievola; ancora in questi ultimi giorni il Consiglio provinciale di Porto Maurizio ha votato l'ultima rata del contributo che deve sopportare per questa opera Non inganniamole quelle popolazioni; finora hanno sperato ed avuto fiducia nel Governo: tradirle nelle loro giuste aspirazioni sarebbe fare opera ingiusta ed impolitica.

Miglioriamo il tracciato nell'interesse dei piemontesi e dei liguri e della nazione nostra: ma teniamo ferma la legge votata nel 1879 che assicura una ferrovia che congiunga il Piemonte con la mia Provincia: a questo appunto si ispira il mio ordine del giorno.

Onorevoli colleghi! Io non sono ingegnere e non parteggio per alcun progetto; parteggio per quello che mi pare ed è l'interesse della nazione.

Non parlo a scopo elettorale; bensì nell'interesse del Paese. Le glorie e gli applausi del momento passano, ma duraturo sarebbe il danno che, me tacitamente assenziente, si commetterebbe, costruendo la Vievola-Fontan-Nizza. Perciò ho voluto indicare il grave pericolo e credo di aver meco l'unanime consenso non solo dei miei elettori, e dei liguri, ma anche degli italiani che pensano al bene di tutti e non ambiscono il plauso dei pochi.

Io credo di avere adempiuto ad un gravissimo dovere. Avrò parlato disadornamente, ma col cuore e secondo mi dettava la coscienza che è l'unico giudice che non possiamo ingannare.

Il Governo promuova nuovi ed ulteriori studi nel senso manifestato nel mio ordine del giorno: rispetti ed applichi la legge del 1879, nel senso che la ferrovia Torino-Nizza debba passare fino a Ventimiglia, su territorio esclusivamente italiano.

A favore di questa tesi milita non solo l'equità e la giustizia distributiva, ma la stessa parola della legge, giacchè nella legge del 1879 tale ferrovia fu iscritta al n. 4 della tabella *B*, sotto il titolo « Cuneo-Nizza, per il Colle di Tenda e Ventimiglia. »

A me pare, che quando si sono indicati due punti i quali debbono essere uniti mediante una ferrovia e messi in comunicazione, non si possa e non si debba favorirne o toccarne uno soltanto: la legge non sarebbe rispettata; bisogna favorirli entrambi.

Lo dico per l'ultima volta.

Si veda quale sia il tracciato migliore e lo si scelga, lo si mantenga però nel territorio italiano e si studii in rapporto alle pendenze ed alla trazione ed ai porti di mare, cercando di favorire le popolazioni piemontesi e liguri senza danneggiare l'interesse della patria. Bisogna essere ciechi per non vedere che, votando ed approvando la proposta della Commissione e del ministro, e cioè la Cuneo-Nizza per Fontan, si decide la morte economica della Liguria occidentale con gravissimo ed irreparabile danno dell'Italia; bisogna esser ciechi per non vedere che le grandi correnti del traffico cogli immensi beneficî che loro sono inerenti e che dovrebbero andare a vantaggio del nostro paese, a vantaggio delle nostre popolazioni, le indirizzeremo invece ad una nazione vicina! Motivi d'indole militare, economica, politica, reclamano che la ferrovia Cuneo-Nizza passi esclusivamente sopra territorio italiano.

Pensi il Governo alla responsabilità che gli incomberebbe il giorno in cui deviasse

il commercio d'oltre Gottardo e Sempione a favore della Francia.

Io confido nell'animo equo dell'onorevole Balenzano, confido nell'opera giusta del Governo e mi auguro che non si abbia a vedere sacrificato l'interesse di noi italiani alla nazione che oggi ci è amica ma che domani potrebbe anche diventarci nemica. Le amicizie passano e gli interessi derivanti dal traffico permangono: tuteliamo questi ed avremo fatto opera giusta, opera degna della Camera italiana! (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava, il quale ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« Ferme restando le altre disposizioni della legge 30 aprile 1899, n. 168, il Governo del Re è autorizzato ad aumentare sino a lire 7000 il massimo della sovvenzione stabilita dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, serie 3ª, per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª. »

Quest'articolo aggiuntivo è anche sottoscritto dagli onorevoli: Majorana, Libertini Pasquale, Micheli, Rizza E., Francica-Nava, Abignente, Masciantonio, Grassi-Voces, Cirmeni, Fulci L., De Marinis, Albertelli, Pansini, De Felice-Giuffrida, Furnari, Libertini G., Pinna, Rizzone, Cocuzza, Spirito Beniamino, Riccio V., Costa, Vigna, Falconi G., Nofri, Camagna, Chiesa, Bertetti, Mazza, Caratti, Gattorno, Toaldi, Valeri, Sili, Nuvoloni, Callaini, Piccini, Personè, Soulier, Compagna, Sanfilippo, Silva, Sinibaldi, Chimienti, Di Rudinì Carlo, Perrotta, Vagliasindi, De Amicis, Galluppi, Garavetti, Pala, Imperiale, Socci, Turati, Contarini, Agnini, Luporini, Pantano, Orlando, Morpurgo, Pozzi, Finocchiaro L., Cesaroni, Luzzatto A., De Bellis, Noè, Valle G., Rispoli, Bovio, Castiglioni, Barzilai, Morgari, Feranda, Capaldo, Cerri, Fazio, Miaglia, Aprile, Gussoni, De Luca P., Donnaperna, Testasecca, Lucchini A., De Riseis Giuseppe, Sommi-Picenardi, Leali, Cimorelli, Brunicardi, Zannoni, Bergamasco, D'Andrea, Celli, Aguglia, Cantarano, De Gaglia, Scalini, Cao-Pinna, Baccaredda, Barnabei, De Giacomo, Di Sant'Onofrio, Sacconi, Monti-Guarnieri, Sormani, Miniscalchi, Calderoni, Piccolo-Cupani, Turbiglio, De Giorgio, De Martino, Mascia, Bianchi E., Torraca, Ticci, Avellone, Angiolini, Cuzzi, Curreno.

Lacava. Tengo conto delle condizioni della Camera e di quelle del tempo, per cui sarò brevissimo. Mi ero proposto di esaminare, nella discussione generale, molti punti di questo progetto di legge, ma vi rinunzio e mi limito soltanto ad alcune poche osservazioni, anche perchè avendo proposto un articolo aggiuntivo all'articolo 7, per non riprendere la parola, approfitto della discussione generale e tratterò anche di quell'articolo per economia di tempo, ed i miei colleghi ne saranno contenti.

L'articolo da me presentato porta la firma di moltissimi deputati, di tutti i settori della Camera, *nemine excepto*, il che significa che non vi è nessun movente o ragione politica, ma vi è solamente ragione di interessi reali. E qui mi permetto di rilevare l'interruzione che ieri feci con qualche vivacità al ministro del tesoro. Il ministro del tesoro, alludendo ad alcune manifestazioni complessive di diversi deputati, rilevò per incidente che queste fossero poco corrette; ma io non ho bisogno di rilevare che queste manifestazioni sono abituali nella nostra Camera, nè occorre richiamare alla memoria dei colleghi precedenti remoti, mi bastano i recenti, come la mozione dell'onorevole Lucchini, che portava 150 firme, intorno allo stesso tema d'oggi, e molte mozioni dell'onorevole Luzzatti per oggetti diversi. E tralasciando le altre, potrei ricordare alla Camera che vi sono finanche delle proposte di legge d'iniziativa parlamentare, che portano l'autorevole firma del presidente del Consiglio, insieme a molti altri deputati e ministri, come gli onorevoli Balenzano, Giolitti, Nasi, ecc. Ma di ciò non parlo: dirò solo che questo sistema è correttissimo e che corrisponde ad interessi reali e non ad interessi fittizi o di favore.

Io sono partigiano, in materia di ferrovie complementari e secondarie, dei sistemi economici, tanto nella costruzione, quanto nell'esercizio e, se noi avessimo usato questo sistema in parecchie linee, credo che molto denaro e molte spese si sarebbero risparmiate, specialmente per alcune reti, come quelle delle isole, tanto della Sicilia che della Sardegna.

Come dicevo, nelle ferrovie economiche tanto per la costruzione, come per l'esercizio, c'è molto da risparmiare, ed io ne diedi l'esempio, quando stavo alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, presentando al Parlamento un disegno di legge sul servizio economico, che ebbe l'approvazione

della Commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Rubini.

Oltre del sistema economico, tanto nella costruzione, che nell'esercizio, io ammetto in linea eccezionale anche le reti a scartamento ridotto.

Sacchi. Complete però!

Lacava. L'onorevole mio amico Sacchi mi soggiunge: Complete. Ed io sono d'accordo con lui. Possono essere specialmente a scartamento ridotto quelle linee che, per condizioni speciali, come nelle provincie montuose, non possono essere fatte a tipo normale ed ordinario per la gravezza della spesa e perchè non corrisponderebbero nell'esercizio un utile tale da compensare la spesa di uno scartamento ordinario. Per cui io, come dicevo, sono partigiano delle ferrovie economiche ed anche di quelle a scartamento ridotto, però queste come reti complete, altrimenti sarebbero dannose al commercio specialmente delle merci.

E se si applicherà il sistema economico e lo scartamento ridotto per alcune linee, molto si risparmierebbe e nello stesso tempo le popolazioni sarebbero contente, perchè avrebbero un mezzo di comunicazione, che ormai è tanto necessario, in quanto che le condizioni odierne non permettono più che vi siano dei paesi che per arrivare alla ferrovia abbisognano di 10, 12 ore e fino a due giorni di cammino.

E non ho bisogno di dimostrare questo, perchè, se gettate uno sguardo specialmente alla carta topografica della provincia di Basilicata, troverete che vi sono dei paesi nei quali per arrivare alla linea ferroviaria occorre fare dieci ore di cammino, una giornata intiera ed anche di più.

Giunti. In Calabria avviene lo stesso.

Lacava. Perfettamente così. Vi sono regioni, nelle quali per arrivare alla ferrovia gli abitanti di alcuni paesi devono percorrere moltissimi chilometri.

Detto ciò, mi permetto di scendere brevissimamente a parlare dell'articolo aggiuntivo.

Ricorderete tutti che la legge del 1899, che porta la mia firma, aveva due concetti: il primo era di poter costruire le ferrovie così dette complementari, il secondo di concederne all'industria privata altre non complementari, col sistema delle sovvenzioni. Per le ferrovie complementari la sovvenzione si portava da cinque a sei mila lire, e per le altre da tre mila a cinque mila per chilometro. Teniamo bene in mente che secondo quella legge per le ferrovie complementari la sovvenzione si aumentava da cinque a sei mila e per le altre da tre mila a cinque mila.

Mentre quella legge da me presentata si discuteva, io pel primo avvertivo che era un passo che si faceva, poichè la sovvenzione si portava da cinque a sei e da tre a cinque mila lire. Ma io stesso avevo sin d'allora il presentimento che quella legge non avrebbe potuto avere tutta la sua esecuzione, e infatti così fu. Perchè delle ferrovie complementari nessuna potè essere costruita col sussidio di sei mila lire, e di quelle non complementari è avvenuta la stessa cosa, essendo risultato insufficiente il sussidio di cinque mila lire, e solamente una ne è stata ultimamente concessa. Quindi quella legge, come dicevo, non ostante avesse aumentato il sussidio, è rimasta lettera morta.

Che si fa con questo nuovo progetto di legge? Si eleva il sussidio per le ferrovie complementari ad 8 mila per alcune, a 8500 per altre a 12 mila per alcune altre, e fino a 18 e 22 mila per qualche altra.

Io non intendo di discutere il sistema delle 8, delle 8 e mezzo e delle 12, 18 e 22 mila lire di sussidio: accetto il progetto di legge, perchè ho dichiarato di votarlo; ma osservo che se da 6 mila lire s'è portato il sussidio a 8, 8 e mezzo, e fino a 12 per le complementari l'armonia della legge del 1899 è turbata. Invero, la legge del 1899 comprendeva due categorie di linee: le linee complementari e quelle non complementari: accresciuto il sussidio per le prime, perchè queste altre restano a 5 mila lire? E siccome l'esperienza ha dimostrato che nessuna linea delle due categorie ha potuto esser costruita, così l'armonia della legge resta ora interamente turbata. Se voi quindi con questo progetto di legge portate per le complementari la sovvenzione fino a 22,000, per chilometro ragion vuole che dovete aumentare anche la sovvenzione al di là di 5 mila lire per quelle altre che non sono complementari. Ciò è evidente.

Dicevo, dunque, l'armonia di quella legge è turbata. Qui mi si potrebbe obbiettare specialmente da chi tiene, come tengo io, alle condizioni d'equilibrio del nostro bilancio, poichè io, come altre volte dichiarai, dichiaro che fra tutti i deputati, colui che tiene quanto gli altri alle condizioni d'equilibrio del bilancio è chi ha l'onore di parlarvi, e dichiaro ancora una volta che se si dovesse fare una spesa che potesse travolgere le sorti dell'equilibrio del bilancio,

certamente non sarei io quello che sottoscriverei a questa spesa.

Riportandomi alla legge del 1899 vi troviamo due articoli che mi permetto di richiamare alla mia memoria e a quella dei miei colleghi. Nella legge del 1899 vi è la maggior garanzia contro il possibile abuso delle costruzioni ferroviarie, le quali potessero alterare le condizioni di stabilità del bilancio.

L'articolo 4 suona così: « Nella legge di approvazione del bilancio di previsione del tesoro si determinerà il limite dei nuovi impegni che, per le sovvenzioni che formano oggetto della presente legge, potranno assumersi nell'esercizio a cui il bilancio si riferisce ». Di modo che voi, elevando la sovvenzione chilometrica da 5 a 7 mila lire, trovate sempre il freno nella legge annuale del bilancio. Inoltre la sovvenzione di lire 7000 è una facoltà e non siete obbligati a raggiungere le 7 mila lire per tutte le linee: perchè, prima di tutto, io vi ho già parlato di sistema economico ed anche di sistema a scartamento ridotto. Quindi, se si dovesse arrivare alla cifra proposta nel mio articolo di 7 mila lire, non è che tutte le linee debbano avere il sussidio di 7 mila lire; ma, con determinati criteri, sarà dato il sussidio di 7 mila lire a quelle sole linee per cui tale sussidio sarà assolutamente necessario. Trovate dunque in questo articolo la garanzia maggiore che possa avere il ministro del tesoro: poichè annualmente esso deve destinare le somme necessarie per la concessione della tale o tale altra linea. Ma vi è di più. Io ho detto: « Ferme restando tutte le disposizioni della legge 30 aprile 1899 »; e fra queste, vi è l'articolo 5 che dice così: « Per gli effetti della presente legge, è autorizzato, nell'esercizio 1899-900, lo stanziamento del fondo di 500 mila lire. » Ed io non chiedo uno stanziamento annuo maggiore. Questo fondo di 500 mila lire resti nel bilancio. Ed osservo che la somma di 500 mila lire, secondo la legge del 1899, era destinato per le linee complementari e per le non complementari. Dal momento che con questo disegno di legge si viene a provvedere alla rete complementare, e ad esse si assegnano le somme dell'attuale disegno di legge, restano le 500 mila lire; e queste possono essere sufficienti per le linee non complementari, mentre che, per la legge del 1899, come ho detto, dovevan servire alle une ed alle altre. Ma, si dirà, 500 mila lire non bastano.

Mi attengo alle 500 mila lire, e non vado al di là, come stanziamento di bilancio; quando il ministro del tesoro vedrà che le somme annue saranno tutte impegnate, dirà: fermiamoci; nessun'altra concessione.

Ricordate che ho innanzi premesso le due altre condizioni sulle quali mi permetto richiamare nuovamente l'attenzione del ministro dei lavori pubblici: quelle, cioè, del sistema economico nella costruzione e nell'esercizio di ferrovie ed anche del sistema di rete completa di ferrovie a scartamento ridotto.

Inoltre, come poco prima dicevo, non tutte le linee che saranno per costruirsi dovranno avere il sussidio di 7 mila lire; ve ne saranno di quelle che potranno averlo di meno, e si limiterà soltanto a quelle a cui sarà necessario il sussidio di 7 mila lire, come sussidio massimo.

Ho dichiarato d'esser breve, così non continuerò e concludo. Il mio articolo aggiuntivo completa quella parte della legge, del 1899, la quale è ora trascurata; la completa, e la mette in armonia con la legge attuale, la quale, per le linee complementari, eleva il sussidio da 6 mila sino a 22 mila lire.

Non è un salto nel buio: poichè, come dicevo, garantiscono qualunque spesa gli articoli 4 e 5 della legge 1899, che restano inalterati e fissi. L'onorevole ministro potrà aggiungervi ancora quelle altre restrizioni e limitazioni che egli creda necessarie nelle modalità delle concessioni, tenendo presenti alcuni criteri generali di preferenza; per esempio, il criterio della interprovincialità delle linee, il criterio che vi siano interessati centri popolosi, capoluoghi di circondario, finora sforniti di ferrovia, come quello di Matera, che credo sia uno che non ha ferrovie. Dovrà poi come criterio massimo tener conto delle condizioni altimetriche e della mancanza in alcune località di viabilità ferroviaria, poichè quando si avanzeranno richieste per concessioni di linee, dovrà assolutamente preferirsi quella regione dove difetterà la viabilità. Queste sono le ragioni che suffragano la mia proposta, e mi auguro che verrà accettata tanto dall'onorevole ministro, quanto dall'onorevole Commissione. (*Bene! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filì-Astolfone. (*Oooh!*)

Filì-Astolfone. Onorevoli colleghi, a ventiquattr'ore di distanza succederà la massima calma alla estrema eccitazione. Rinuncio a parlare (*Bene! Bravo!*); domando però venia

alla Camera del mio stato di ieri e rivolgo vivi ringraziamenti al Governo che, facendo discutere questa legge che da tanto tempo è con legittima impazienza attesa dalle popolazioni, ha saputo con la sua giustizia accattivarsi gli animi nostri. Credo di interpretare il sentimento di tutti i colleghi della Sicilia esprimendo la riconoscenza nostra all'onorevole Zanardelli e all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, con tanta tenacia e con tanto buon volere, hanno portato questo disegno di legge alla discussione della Camera.

Noi dobbiamo anche i nostri ringraziamenti al presidente della Commissione Reale il quale ha fatto sì che questo disegno di legge potrà domani venire in porto (dico potrà, perchè l'avvenire è ancora incerto) ed ha sollecitato i lavori della Commissione in modo da sodisfare le vive aspirazioni delle nostre popolazioni. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchi.

Sacchi. Ringrazio l'onorevole Marescalchi-Gravina che mi ha conceduto di prendere il suo turno avendo pochi minuti fa perduto il mio, poichè ero uscito dall'Aula non immaginando che mancassero gli oratori inscritti prima di me. L'onorevole Marescalchi-Gravina avrebbe dovuto manifestare il compiacimento suo e quello delle popolazioni che rappresenta per questo disegno di legge che agevola la costruzione della linea Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, linea assai importante, tanto che la stessa Commissione Reale ha dichiarato che essa aggiungerà valore alle altre linee di quella rete Sicula, con la quale si sostituisce la Castelvetrano-Porto Empedocle, specialmente in vista delle ricchezze minerarie della regione.

Io pure ho presentato, come l'onorevole Lacava, un emendamento all'articolo 7, ma ne rimando lo svolgimento particolareggiato all'articolo medesimo; in questa discussione generale, mi limiterò ad esporre le ragioni per le quali credo che questo disegno di legge debba essere completato per lo meno da autorevoli e tranquillanti dichiarazioni. La Commissione Reale ha interpretato bene il mandato che le era stato assegnato?

Io credo che la Commissione Reale nel suo complesso abbia, specialmente per l'opera del suo presidente Giusso, giustamente interpretato il suo mandato, ma essendosi divisa in sotto Commissioni, non tutte queste hanno avuto chiaro il concetto fondamentale del mandato medesimo, perchè si addivenne a talune esclusioni, che sono una vera violazione del diritto acquisito dalle linee contemplate dalle leggi del 1887 e del 1888.

Queste leggi avevano formato il programma di esecuzione di tutte le linee complementari iscritte dalla legge del 1879 nelle tre categorie, e successivamente aggiunte da altre leggi particolari, e stabilivano che tutte le linee complementari si dovessero eseguire.

Il primo Ministero Di Rudinì presentò un disegno che divenne la legge 10 aprile 1892 e che ridusse gli stanziamenti a trenta milioni annui.

Nel 1897 l'onorevole Prinetti, ministro dei lavori pubblici, ottenne dal Parlamento la sanzione di un principio nuovo, quello cioè di abbandonare la costruzione diretta per parte dello Stato, affidandola all'industria privata ed aumentando il sussidio chilometrico. Fu una vera innovazione radicale. Però l'onorevole Prinetti, ripetutamente, parlando intorno al disegno di legge e poi rispondendo ad interrogazioni ed interpellanze, chiarì il concetto che aveva avuto nella presentazione di quella legge, che egli era tenuto a liquidare il passato, perchè le costruzioni precedentemente incominciate avevano bisogno di essere proseguite, non solo, ma bisognava liquidare quel *deficit* delle costruzioni in cui era impegnato lo Stato, perchè tutti i consuntivi avevano di gran lunga superato i preventivi. E quindi diceva: la mia opera non può essere che limitata alla liquidazione del passato, toccherà ai miei successori di provvedere all'avvenire.

Però egli ripeteva anche in quella occasione, che quando si fosse potuto provvedere all'avvenire, non si doveva fare distinzione di linee; tutto si doveva considerare nello stesso stato di diritto, cioè che tutte avevano acquisito il diritto di essere costruite o direttamente o per mezzo dell'industria privata.

Dal 1897 si passa al 1899 e fu merito veramente dell'onorevole Lacava di aver aumentato il sussidio chilometrico per tutte e due le categorie di linee, cioè portando quello delle complementari a 6,000 lire al chilometro, e quello delle altre linee, che potessero essere domandate e dimostrate utili, a 5,000 lire.

Ma che cosa è avvenuto in seguito? È accaduto il grande equivoco della discussione aggiratasi intorno alla mozione Lucchini il 9 maggio 1901, ed io credo che in quella discussione non sia stato bene chiarito il pensiero del Parlamento, in relazione

a quello manifestato dal ministro dei lavori pubblici d'allora, onorevole Giusso. Ha inteso l'onorevole ministro dei lavori pubblici del tempo di mettere in discussione la costruzione delle complementari o soltanto di qualche complementare? Apparentemente, l'onorevole Giusso, accogliendo l'ordine del giorno dell'onorevole Guicciardini, che prendeva atto delle dichiarazioni del ministro senza venire a nessuna deliberazione, lasciava credere che potesse anche il programma delle complementari essere ripreso in esame nel senso di cancellare alcune linee che erano state inscritte nelle tabelle del 1888: ma non esito a dichiarare che, esaminati bene i discorsi dei deputati, quello non poteva essere la conseguenza della discussione.

E vorrei fare appello, se egli volesse condiscendere ad ascoltarmi, all'autorità dell'onorevole Biancheri, che certamente, dall'onorevole Daneo che gli sta vicino in questo momento è intrattenuto per la linea Cuneo-Ventimiglia, (*Si ride*) linea che ha avuto l'onore di far scendere il nostro presidente momentaneamente dal suo seggio per venire in mezzo a noi a difendere questo stesso interesse generale per il quale io parlo, ed è per ciò che mi sono fatto lecito di disturbare la conversazione fra l'onorevole Daneo e l'onorevole Biancheri, di cui invoco l'autorità, perchè rammento che egli in quella discussione, prendendovi grandissima parte, ha ripetutamente dichiarato che tutte le complementari dovevano considerarsi nella stessa posizione di diritto e che tutte dovevano essere eseguite e nessuna doveva esser cancellata.

Biancheri. Ha ragione!

Sacchi. Mi compiaccio che l'onorevole Biancheri anche oggi manifesti la sua adesione a questo concetto.

Quindi è che da quella discussione ha potuto uscir fuori un grande equivoco; equivoco che qualcuna delle Sotto-commissioni ha riprodotto nella relazione, dove disse che dalle parole dell'onorevole Giusso veniva la massima libertà alla Commissione, sicchè essa poteva anche cancellare delle linee complementari. Or bene noi dobbiamo in questa occasione correggere questo criterio che non è giusto, non è esatto, che è violatore del diritto acquisito...

Biancheri. Per l'appunto!

Sacchi. ...e che non risponde al pensiero del Parlamento, quale si doveva desumere da tutta la discussione, a cui presero parte i rappresentanti di tutte le popolazioni italiane.

Quella discussione non lasciava che la libertà di riesaminare i tracciati, i mezzi e il tipo di costruzione, in modo che si potesse procedere a rettifiche ed anche a qualche sostituzione di linea a linea, ma nel senso di servire ai medesimi interessi locali e generali, non già di cancellarne alcuno senza nulla sostituirvi.

Perciò il disegno di legge risponde al concetto giusto, quando sostituisce alla Castelvetrano-Porto Empedocle la rete che deve congiungere molte città e borgate a quella comunicazione.

Avrei un dubbio, e mi fo lecito per la responsabilità che spetta ad ognuno, di esprimerlo, intorno allo scartamento ridotto. Non è che un dubbio, perchè non sono competente nella materia. L'onorevole Lacava poc'anzi si manifestava favorevole a questo sistema, però egli benevolmente accoglieva una mia interruzione, nella quale dicevo che dovesse essere *completo*. Ora io credo che si sarebbe fatto bene a costruire la rete della Sardegna completamente a scartamento ridotto, come si sarebbe pure fatto meglio anche a costruire tutta la rete sicula a sezione ridotta: ma una volta che la maggior parte di essa è stata costruita a sezione normale, e la parte che manca della linea littoranea è precisamente la Castelvetrano-Porto-Empedocle, io mi domando se sarà utile e se non recherà gravi inconvenienti e gravi disillusioni allo stesso commercio questa costruzione che oggi si abbandona da tutti i paesi d'Europa, dove non si costruiscono più nemmeno le tramvie a scartamento ridotto... (*Denegazione — Commenti*) e non andiamo a costruire parte delle nostre ferrovie a scartamento ridotto, e non solo quelle della Sicilia, ma peggio ancora, le linee della Basilicata e delle Calabrie!

Ma, ripeto, questo è un dubbio che io volli manifestare: l'argomento del resto non è di mia competenza e me ne rimetto completamente ai rappresentanti di quelle regioni.

Ritornando all'argomento principale, credo che le facoltà date dal Parlamento nella discussione di quella mozione fossero queste: riesame delle linee ed eventuale loro sostituzione o con reti o con altre linee che meglio servissero allo scopo (infatti nella prima iscrizione per parecchie linee si è avuta una certa indeterminatezza), ma non cancellazione di nessuna linea dalle tabelle

A e *B* della legge del 1888, perchè una volta iscritte dovevano rimanere.

Un altro mandato aveva la Commissione, cioè quello di studiare per ciascuna linea complementare quale sussidio chilometrico fosse sufficiente. Ho già espresso altre volte questo pensiero intorno alle linee complementari: non basta dire che si aumenta il sussidio chilometrico, bisogna aggiungere che si aumenta in modo che esse possano costruirsi.

Ora ad alcune complementari si attribuisce un sussidio chilometrico maggiore di quello assegnato dalla legge del 1899, mentre ad altre complementari, che sono richiamate genericamente nell'articolo 7, si aumenta il sussidio chilometrico sino al massimo di lire 8000; ma alcune tra esse, anche con tale sussidio, non si potranno costruire. Dunque io sostengo che questa legge non provvede che ad alcune delle linee complementari non solo, ma che due Sotto-commissioni hanno voluto escludere due linee complementari di cui mi riserbo a parlare all'articolo relativo.

Fin d'ora però debbo accennare che la Sotto-commissione che ha esaminato una di esse si è limitata a ricercare se era linea di interesse locale, dimenticando che era stata inscritta nella terza categoria dalla legge del 1879 per voto del Parlamento, il quale aveva risoluta la questione appunto se si doveva o no inscriverla nella terza categoria; ed in questa era stata iscritta perchè considerata di interesse generale e non locale, perchè di interesse militare e perchè congiungeva la Roma-Civitavecchia-Pisa-Sarzana con la linea più diretta che tende alle linee del nord, al Brennero e allo Spluga.

La Sotto-commissione Reale è andata sul posto e in un giorno o due ha compiuti i suoi studi ed ha concluso che quella linea non poteva avere un interesse locale, e si comprende, perchè è una linea di congiungimento di grandi reti.

In ogni modo di questo argomento parleremo all'articolo; per ora mi basta notare che parlo della linea Gaiano-Borgo San Donnino, onorevole ministro; qui ne ho parlato per dimostrare che il mandato non è stato interpretato esattamente. L'altro caso è quello della Spilimbergo-Gemona, pure inscritta nella tabella del 1888 e che si vorrebbe rimandare. (*Commenti*). Mi spiace di non vedere qui il collega Caratti che più specialmente avrebbe potuto occuparsi della cosa. Non posso di certo vantare speciali cognizioni, ma dico in genere che si offende il programma legislativo del Parlamento quando si cancellano alcune linee complementari e inoltre ciò potrebbe far sorgere discussioni e competizioni e paragoni che secondo me è bene non sorgano, mentre il pensiero che può raccoglierci tutti è questo: che tutte le complementari si debbano eseguire o come furono previste o con rettifiche. (*Benissimo!*)

Il disegno di legge presenta poi una contraddizione tra la relazione e l'articolo 7, perchè la relazione dice che si adotta il pensiero di differire soltanto due linee. La relazione così dice:

« La Commissione ritenne poi che la costruzione delle linee Spilimbergo-Gemona e Gaiano-Borgo San Donnino possa essere differita, e il Governo non può discostarsi da tale parere che è giustificato con copiosi argomenti; e soltanto a proposito della prima, per agevolare le comunicazioni. »

Dunque il Governo dichiara nella relazione premessa al disegno di legge che esso non può scostarsi dal parere della Commissione Reale, quello di differire le linee. È vero che l'articolo 7 facendo riferimento alle leggi del 1879 e 1888 le torna poi ad includere; ma per la Gaiano-Borgo S. Donnino il sussidio chilometrico di lire 8000 non basterebbe; ciò significa in sostanza che per essa non si è provveduto come per altre complementari. Ad ogni modo attendo dall'onorevole ministro dichiarazioni molto precise, molto impegnative anche per il Governo, e se saranno nel senso del concetto da me svolto, potrò accettare questo disegno di legge, salva l'aggiunta che proporrò, e che spero sarà trovata logica dal ministro, all'articolo 7 in riguardo ad una delle linee di cui parlai. Ma se invece l'onorevole ministro Balenzano dichiarasse che la legge deve provvedere ad alcune complementari e non a tutte, io allora crederei di dover fare le mie riserve sull'accettazione del progetto. Attenderò dunque queste dichiarazioni, che sarebbe bene venissero anche prima di passare alla discussione degli articoli, concretando poi o con un ordine del giorno o con altra deliberazione qualunque della Camera il principio che tutte le complementari debbono avere la precedenza, perchè io mi fo lecito di chiedere alla Giunta parlamentare: ma crede essa che il suo ordine del giorno non sia pericoloso? Esso è pericolosissimo perchè racchiude la possibilità che dalle tabelle si cancellino al-

cune complementari. (*Interruzioni — Commenti*).

Finocchiaro-Aprile, *relatore*. Esula interamente dai propositi della Commissione questo pensiero.

Sacchi. Non suppongo che la Commissione abbia un tal proposito: ma se fosse stata più energica nel richiamare le linee escluse precedentemente, avrei interpretato in un modo diverso il pensiero della Giunta.

Ma poichè essa ha accettato, mi si conceda di dirlo, quasi senza discussione e con qualche precipitazione il disegno di legge...

Finocchiaro Aprile, *relatore*. Ma abbiamo aumentato lo stanziamento.

Sacchi. ...che non abbiamo nemmeno potuto esaminare a fondo, io dico francamente: o comprendete nel disegno di legge tutte le complementari ed allora consento per parte mia che si discuta anche rapidamente: ma se delle complementari alcuna viene esclusa, allora abbiamo il diritto e il dovere di discutere una per una le complementari stesse.

Dunque; o noi ci raccogliamo in questo pensiero concorde, che tutte le complementari siano mantenute ferme nella loro posizione di diritto, e allora votiamo anche immediatamente il disegno di legge, ma se qualcheduna si dovesse cancellare, allora avremmo il diritto di discuterla. Ora è bene che la Camera abbia presente l'ordine del giorno della Commissione. (*Interruzioni*).

Tanto meglio, sarà stata semplicemente una interpretazione la mia; ma io credo che non sia errata.

L'ordine del giorno dice: « La Camera, approvando il presente disegno di legge, non vuol pregiudicare per l'avvenire (badate bene) quelle *prevalenti* ragioni, che possano consigliare la costruzione di altre linee... » Prevalenti, su che? Sulle linee da inscriversi, o prevalenti sulle linee iscritte? Consenta la Camera che io dica che il dubbio non è poi strano.

Vedo che parecchi colleghi coi loro segni affermativi consentono nella mia impressione. Dunque, se noi dobbiamo prendere una deliberazione, quella si è di votare un ordine del giorno, che affermi precisamente che tutte le complementari, iscritte nelle tabelle *A* e *B* della legge del 1888, debbano essere eseguite, sia con la costruzione diretta, sia col sussidio chilometrico, e, in questo secondo caso, con un sussidio chilometrico sufficiente alla loro costruzione.

Si può concedere un sussidio chilometrico anche inferiore a otto mila lire, quando si tratta di linee piane, che non hanno grandi opere d'arte, ma quando si tratta di linee, che debbono traversare in galleria dei monti, è assolutamente impossibile immaginare che basti il sussidio di lire otto mila. Se dunque si potrà venire concordemente a questa dichiarazione, credo che avremo fatto opera utile e che potremo molto rapidamente intenderci nella discussione degli articoli. È pertanto necessario che su questo punto che è il cardinale, e che deve essere l'oggetto della discussione generale, perchè poi nella discussione parziale potremo discutere di ogni linea separatamente, tanto l'onorevole ministro, quanto la Commissione dissipino i dubbi, che sono sorti nelle popolazioni interessate ad alcune linee, che non sono chiaramente mantenute nel disegno di legge. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucchini Luigi.

Lucchini Luigi. Quando, ora è poco più di un anno, io svolgeva alla Camera la nota mia mozione sulle ferrovie complementari, non mi sarei davvero atteso di vedere così presto risolta, o sulla via di essere risolta, una questione di sì grave e poderosa importanza. Abituati come siamo alle grandi lentezze in tutte le funzioni del Governo e del Parlamento, par di sognare pensando che in pochi mesi siensi potute concretare delle proposte intorno a un problema tanto difficile, che da tanti anni si trascinava innanzi e che sembrava senza via d'uscita. Poco meno che di folle io mi sono sentito qualificare nel risollevarlo e nell'affrontare tutte le difficoltà tecniche e soprattutto finanziarie che vi si collegavano Non mi si è nemmeno risparmiata la celia, sembrando assurdo il venir parlando di opere ferroviarie per oltre un migliaio di chilometri, che avrebbero costato, dicevasi, la bellezza di un mezzo miliardo. Ma, sia perchè la causa era giusta e buona per sè stessa e interessante gran parte del paese, così da assumere importanza veramente nazionale, sia perchè abbiamo avuto la fortuna che stessero al Governo uomini di fermi e patriottici propositi, si è potuto vedere avverarsi quello che sembrava nient'altro che un sogno. Fu ventura che a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici fosse un gentiluomo e una mente aperta e geniale qual'era l'onorevole Giusso, al quale, associandomi ai colleghi che mi hanno preceduto, tributo vivi encomî ed esprimo sentiti ringraziamenti per l'opera indefessa e sapiente. Egli volle

e seppe virilmente mantenere la parola data e l'impegno assunto nella seduta del 9 maggio 1901, accogliendo l'ordine del giorno dell'onorevole Guicciardini. Un passo risoluto e decisivo fu quindi la nomina della Commissione Reale, che ebbe appunto per còmpito di studiare il modo di dare attuazione a questo piano delle complementari.

E poichè l'onorevole Giusso, con rammarico generale, cessava di far parte del Governo, spingeva egli il suo interessamento per la cosa sino ad accettare l'opportuna preghiera rivoltagli di continuare nell'ufficio di presidente della Commissione. Con ciò il suo degno successore, l'onorevole Balenzano, dimostrava solennemente di volerne continuare le orme luminose. Ed ecco infatti che in poche settimane egli si è trovato in grado di presentare alla Camera il progetto di legge che stiamo discutendo.

Io mi felicito vivamente con entrambi per l'opera solerte, illuminata e patriottica, poichè non era certamente agevole riuscire nell'intento, e, riuscendovi, si è reso un segnalato servizio non solo a questa o a quella regione, ma a tutta l'Italia.

L'onorevole Sacchi, che mi ha preceduto, ha messo in dubbio che il progetto di legge possa riguardare e interessare tutte le ferrovie complementari, che sono, come noi sappiamo, ben diciotto. Ora, a me sembra che il suo dubbio non abbia fondamento.

Una sola di queste linee è realmente messa in disparte, cioè la linea Cento-San Pietro in Casale, per nuove comunicazioni ferroviarie eseguite o allo studio che vi sopperiscono. A tutte le altre è, più o meno direttamente, provveduto. Si tratta soltanto di provvedervi in modo diverso e graduale, secondo la diversa importanza e il costo diverso, attuando quei concetti ripetutamente esposti dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici, poichè non era a presumersi che tutte ad un tempo e in un modo si potessero costruire e ultimare.

Era troppo naturale che vi si provvedesse gradualmente, adottando quei diversi metodi che specialmente la varietà delle circostanze e le mutate condizioni dei luoghi e dei tempi dovevano suggerire. Il solo risultato e intento finale doveva esser quello di assicurare, in un modo o nell'altro, l'esecuzione di tutte le linee, l'adempimento di tutti gli impegni corrispondentemente assunti. E in questo riguardo pare che il progetto di legge sodisfi pienamente. Certo è che il concetto dominante della legge è di assicurare la costruzione, in un tempo più o meno breve, di tutte le diciassette linee complementari in questione, tenendo conto delle varie circostanze ed esigenze che possono e devono imporre la precedenza di questa e di quella. In sostanza, le linee sono distribuite in tre gruppi.

Il primo gruppo è formato da quelle alle quali direttamente si provvede: la Lagonegro-Castrocucco, con sostituzione della Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, la Cosenza-Nocera, con sostituzione della Cosenza-Paola e della Pietrafitta-Rogliano, l'Aulla-Lucca, limitatamente ai due tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone, la Bologna-Verona per il tratto rimanente Poggio Rusco-Verona, la Castelvetrano-Porto Empedocle, a cui viene sostituita un'intera rete a scartamento ridotto, di cui abbiamo già udito da vari oratori parlare.

Ecco qui una questione cui pure ha accennato il collega onorevole Sacchi: lo scartamento ridotto. Lo scartamento ridotto, si dice, viene a modificare radicalmente il piano tecnico di queste linee giusta le leggi del 1879 e del 1888, per cui dovevano, come tutte le altre consorelle, assai più fortunate di esse, venir eseguite a scartamento normale. Ma io non credo che dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro Giusso fatte alla Camera il 9 maggio dello scorso anno e da questa accettate con l'ordine del giorno dell'onorevole Guicciardini, non credo, dico, che si possa mettere in dubbio la piena correttezza della Commissione Reale e del Governo nel venire a proporre per alcune delle linee più costose e meno rimunerative la sostituzione dello scartamento ridotto a quello ordinario.

L'onorevole ministro Giusso disse molto chiaramente che si dovea studiare il modo più acconcio per dare compimento a queste linee, tenendo conto di tutte quelle circostanze che potessero suggerire modalità diverse, in guisa da renderne possibile la costruzione; perchè, altrimenti, per l'ingente spesa che costerebbero e per lo scarsissimo prodotto che potrebbero dare, non sarebbe ragionevole persistere nel divisamento di compierne la costruzione. E d'altronde lo scartamento ridotto è largamente compensato dal maggior percorso, dal servire un maggior numero di centri abitati, dal poter ottenere un maggior numero di treni e da tanti altri vantaggi, che la relazione ministeriale ha perspicuamente notati.

Non posso lasciar passare questa occasione senza esprimere però tutto il mio compiacimento, e, per quello che può valere, il mio plauso alla Deputazione siciliana, la quale, vincendo le infondate suscettività e riluttanze delle popolazioni, tien fermo su questo punto il progetto, nella coscienza di fare veramente il bene, il maggior bene della regione da essa rappresentata.

Un altro gruppo di complementari è costituito da quelle linee per le quali coll'articolo 7 si provvede ad aumentare il sussidio chilometrico. E sono: la Roma-Napoli, la Bassano-Primolano, la Cremona-Borgo San Donnino, la Adriatico-Fermo-Amandola, la Monza-Besana, la Besana-Oggiono, la Sant'Arcangelo-Fabriano, la Fano-Santa Barbara e la Lecce-Francavilla. Per tutte queste linee, tranne per due, cioè la Sant'Arcangelo-Fabriano...

Celli. La Cenerentola.

Lucchini Luigi. ... e la Cuneo-Ventimiglia, i tecnici della Commissione Reale affermano che è possibile coll'aumentato sussidio la costruzione per opera dell'industria privata. Si tratterà soltanto di vedere come sia possibile provvedere con un aumento di sussidio, od altrimenti, alla costruzione delle ultime due.

Mantenendo però quel concetto e sentimento di solidarietà che mi ha guidato sempre nello studio di questa importante questione, sono d'accordo coi colleghi interessati per le varie linee nel domandare e insistere anch'io perchè il presente schema si emendi e completi in modo che ognuna di esse possa realmente essere condotta, sia pure gradualmente e non immediatamente, a certa attuazione.

Resta il terzo gruppo, costituito dalle linee: Spilimbergo-Gemona e Gaiano-Borgo San Donnino, sulle quali si è più particolarmente soffermato il mio carissimo collega ed amico l'onorevole Sacchi. Ma anche qui mi sembra che non sia stato esattissimo nel raccogliere il pensiero del progetto e della relazione che l'accompagna; poichè la relazione non parla di escludere queste due linee, parla soltanto di temporeggiarne l'esecuzione. (*Interruzioni del deputato Sacchi*) Te ne spiego subito le ragioni.

Sacchi Ma sono sbagliate.

Presidente. Non facciano conversazioni. Onorevole Lucchini, vada avanti.

Lucchini Luigi. (*Rispondendo ad una interruzione del deputato Sacchi*) Le Commissioni sui luoghi ci vanno dopo una conveniente preparazione di studio tecnico, e non hanno mica bisogno di starci dei mesi! Con gli studi loro e con la loro competenza speciale possono in breve tempo rendersi piena ragione dello stato delle cose.

Sacchi. Non per cancellare.

Lucchini Luigi. Comunque sia, siccome queste due linee...

Sacchi. Non capisco come tu difenda questa esclusione!

Lucchini Luigi. Io non difendo esclusioni di nessuna specie, perchè ho già detto prima... (*Interruzioni del deputato Zannoni e del deputato Sacchi*).

Presidente. Onorevole Lucchini, parli alla Camera, non faccia conversazioni!

Lucchini Luigi. Io non escludo nessuna linea, e dico anzi che opera provvida farà il Parlamento togliendo ogni dubbio sopra di ciò...

Sacchi. Questo dovevi dire.

Lucchini Luigi. L'ho detto e lo torno a ripetere.

... e stabilendo i mezzi opportuni onde queste linee abbiano il loro compimento, perchè, se esse non l'avranno, si aumenterà nel paese una agitazione che è tanto più grave e temibile in quanto che ha il suo fondamento nel diritto consacrato dalle leggi e negli impegni solennemente assunti dal Governo.

E non solo le linee classificate trovano soddisfazione nel presente disegno di legge, ma anche coloro, che anelano alla costruzione di altre importanti linee ferroviarie, devono con lieto animo votarlo, imperocchè esso gioverà appunto a sbarazzare il terreno da una questione che rende tanto più difficile, se non impossibile, la costruzione di altre linee, le quali naturalmente, e anche per dichiarazioni ripetute e giustamente motivate del Governo, non possono e non devono avere la precedenza sopra quelle che sono per legge classificate.

L'onorevole Sacchi, e prima di lui l'onorevole Lacava con un ordine del giorno che presentò, parlarono di un aumento altresì del sussidio per le linee non classificate, onde, diceva l'onorevole Lacava, mantenere l'armonia delle leggi del 1897 e 1899, nelle quali si è proceduto con una equa misura di ragguaglio fra le une e le altre. Ed io credo che sia ben fondata la domanda dell'onorevole Lacava. Soltanto non sarebbe questo, mi sembra...

Lacava. E perchè?

Lucchini Luigi ...il luogo più opportuno per stabilire una disposizione di questa specie, trattandosi qui di una legge che provvede unicamente per una determinata categoria di linee, ossia per le sole linee complemen-

tari. Ma io sono certo che l'onorevole Lacava si terrà pago di una deliberazione della Camera, la quale consacri questo concetto in un ordine del giorno, senza mestieri che lo si formuli in una disposizione di legge.

La mia adesione al progetto non toglie che io non abbia a manifestare qualche dubbio ed a chiedere qualche chiarimento intorno ad alcune disposizioni e rispetto ad alcune delle linee.

In verità, io avrei preferito che il piano della Commissione Reale fosse stato pienamente accolto ed attuato dal Governo per ciò che ha tratto alle linee che la Commissione dichiarò doversi costruire, per l'importanza loro e per l'interesse dello Stato, direttamente dallo Stato medesimo.

Io penso che la costruzione diretta di queste linee mediante annualità da sostituire alle sovvenzioni chilometriche assicurerebbe un risultato molto più conveniente dal punto di vista sia tecnico sia finanziario, così nei riguardi della costruzione stessa, come in quelli dell'esercizio. Ho sostenuto questo concetto quando si è discusso il disegno di legge sulle linee di accesso al Sempione e non posso che confermarlo rispetto allo schema in esame.

La misura e il carico delle annualità potrebbero non essere molto più alti della misura e del carico delle sovvenzioni, che poi in sostanza non sono che annualità larvate, col danno che allo Stato non rimane la proprietà delle linee.

Si è parlato di esperienza dolorosissima, fatta in materia di costruzioni ferroviarie, e degli abusi che senza nome si sono commessi; sono fatti incontrastabili. Ma io ritengo che tali increscevoli fatti non siano l'effetto del sistema, ma il frutto di una viziosa sua applicazione, per mancanza della dovuta vigilanza, di seria previsione, di matura preparazione. Affermare che lo Stato non sia in grado di procedere direttamente a costruzioni ferroviarie sarebbe una incoerenza, con la tendenza odierna di collettivizzare i pubblici servizi, quella stessa tendenza che indusse il Governo a presentare il disegno di legge, già all'ordine del giorno, per la municipalizzazione di certe aziende. Ora, se i municipi si ritengono atti ad amministrare direttamente i servizi, perchè lo Stato non si deve ritenere capace a costruire delle ferrovie?

A questo riguardo io avrei bisogno di un chiarimento dall'onorevole Commissione. All'articolo 1, rubrica « Italia alta e media » trovo emendato il primo capoverso, dove si dice così: « Questi tronchi saranno costruiti (cioè i tronchi Poggio Rusco-Verona, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone) a scartamento normale *per conto dello Stato*, e per essi potrà essere accordata al concessionario una sovvenzione chilometrica, ecc. »

Ora, nella relazione non ho trovato spiegazione di questo emendamento. Ma, se si dice che la costruzione sia fatta *per conto dello Stato*, parmi vogliasi intendere che lo Stato rimanga senz'altro proprietario della linea; per modo che le sovvenzioni chilometriche equivarrebbero propriamente ad annualità.

Se così fosse, io mi riterrei soddisfatto di veder accolto il concetto da me propugnato e di cui feci più sopra cenno.

Finocchiaro-Aprile, *relatore.* È così. Questo è il concetto della Commissione.

Lucchini Luigi. Allora va bene. E risparmio anche la considerazione che avrei fatto sull'incoerenza, altrimenti, di tener fermo il contributo degli enti locali, che non avrebbe ragion d'essere, ove le linee fossero di spettanza delle ditte costruttrici.

Passo alla questione finanziaria, che aveva preoccupata la Camera.

Voci alte e fioche eran qui risuonate da parte di taluni dei maggiori nostri finanzieri, che cercavano d'impaurire anche il Governo sulle disastrose conseguenze di provvedere alla esecuzione delle ferrovie complementari. Però il presente disegno di legge dissipa ogni timore e ogni preoccupazione, dimostrando come si possa provvedervi senza produrre alcun disastro finanziario.

Noi vediamo dunque come soltanto dal 1904-905 si comincieranno a devolvere alle nostre linee due soli milioni, che diventeranno quattro nell'esercizio 1905-906 e sette nel 1906-907, per non sorpassare mai la cifra già stanziata in tale capitolo della parte straordinaria. È quello stesso che io molto sommessamente mi ero permesso di fare presente, per quanto finanziere orecchiante mi sia, nel mio discorso del 9 maggio, onde provvedervi senza alterare menomamente la compagine del bilancio attuale e senza aggravarlo di un solo centesimo.

Ed io sono ben lieto che quel mio concetto, con molta esitazione da me accennato allora, non sia stato trovato irragionevole e sia stato fatto proprio dal Governo, che appunto ora ce ne dimostra autorevolmente e tecnicamente tutta la praticità.

Così quindi noi potremo con gli attuali immutati e immutabili stanziamenti far fronte alla piena e completa soluzione del problema ferroviario e dare compimento a tutte le linee complementari senza portare al bilancio verun aumento di spesa. Che se anche ne dovesse venire qualche aggravio, ricordiamoci bene che si tratterebbe di spese tutt'altro che inutili, come tante altre, ma fra le più proficue sotto ogni riguardo, economico, morale e civile. E ricordiamo ancora che in materia di comunicazioni ferroviarie noi ci troviamo sempre (è pur vero e doloroso a dirlo) alla coda dei paesi più civili.

Ho finito, chiedendo scusa del lungo discorso; e finisco con far presente alla Camera quanto sia opportuno, necessario, urgente che questo disegno di legge sia discusso e sia approvato prima che noi ci lasciamo per le consuete vacanze. E in ciò appunto va data maggiore lode al Governo, che lo ha posto nel programma dei lavori più urgenti e che devono essere approvati prima di separarci.

Se la Camera si aggiornasse senza aver approvato il presente disegno di legge, se noi dovessimo tornare nei nostri Collegi senza recar ai nostri rappresentati la buona novella della sua sanzione legislativa, noi vedremmo pur troppo rinnovarsi, e con maggior ragione, quelle penose e pericolose agitazioni che funestarono alcune Provincie, e ciò forma probabilmente più grave e temibile.

D'altronde, l'utilità di discutere e di approvare tosto il disegno in esame è anche consigliata, come accennò lo stesso ministro nella sua relazione, dalla opportunità di approfittare dei mesi feriali, durante i quali potranno essere portati a compimento gli studi e le trattative per la esecuzione dalla legge medesima, con le facoltà che essa dà al Governo. E se questo non avvenisse, noi non solo perderemmo tre o quattro mesi, ma perderemmo un anno intero, poichè sappiamo per l'esperienza e per la natura stessa delle cose che simili trattative, simili studi mal si compiono a Parmento aperto.

Altra ragione che deve spingerci ad approvare sollecitamente questo disegno di legge è la prossima scadenza delle Convenzioni ferroviarie. Non sappiamo ancora quale sarà la risoluzione che il Governo ed il Parlamento prenderanno nei riguardi dell'esercizio. Ma, qualunque essa sia, o l'esercizio di Stato, o quello privato, sarà importante, sarà utilissimo risolvere codesta questione e provvedere al completamento delle reti ferroviarie che vi si attengono, affinchè sia così dato modo di potere più compiutamente provvedere al servizio ferroviario.

Ma ormai parmi possiamo essere ben certi che non ci lasceremo senza aver dato sanzione a questa legge, poichè, oltre la sollecitudine dimostrata dalla Camera la quale, oggi, vincendo qualunque profezia e molti contrasti si è presentata numerosa, così numerosa da fare intendere quale sia il suo pensiero di fronte a questo problema, di fronte a questo disegno di legge, abbiamo la parola solenne del presidente del Consiglio, che porta il nome venerato e amato di Giuseppe Zanardelli, l'impegno di tutto il Gabinetto perchè il disegno medesimo riceva la dovuta e desiderata approvazione.

Con questa fiducia, ringrazio i colleghi che hanno avuto la bontà di ascoltarmi. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Gaetano.

Falconi Gaetano. Non dirò che brevissime parole (*Bravo!*); prego perciò mi si concedano pochi minuti di benevola tolleranza.

La relazione su questo disegno di legge si chiude con le parole: « È ormai tempo che le lunghe promesse siano mantenute. » Io plaudo di gran cuore al nobile sentimento che inspirava l'egregio relatore, nel chiudere appunto con tali belle parole la sua relazione; ma sono ben lungi dal ritenere, che questo disegno di legge valga a far ragione a tutti i voti legittimi delle popolazioni, sanciti con leggi precedenti.

Vi sono delle omissioni, delle disuguaglianze di trattamento fra regione e regione, fra le diverse linee ferroviarie, che potrebbero essere opportunamente rilevate. Se non che io non voglio entrare in quest' analisi lunga, difficile e, dirò anche, un poco odiosa.

Nutro fiducia che, per iniziativa di quei deputati che hanno il dovere di difendere legittimi interessi e bisogni collettivi, la legge, nella discussione degli articoli, possa essere, con opportune aggiunte, con saggi emendamenti, migliorata così, nel suo complesso, da poter riuscire di gradimento generale. Mi limito pertanto a brevissime osservazioni sull'articolo 7, in confronto specialmente con il precedente articolo 5.

Nell'articolo 7, si concede modo al Governo di poter costruire tutte quelle complementari che si trovavano elencate nelle tabelle annesse alle leggi del 1879 e del 1888.

Con l'articolo 5, si esonerano da qualsiasi contributo alcune Provincie che accetteranno la costruzione delle linee, nelle quali sono interessate, con il sistema dello scartamento ridotto.

Ora, io domando: quelle linee che si dovranno costruire per gli effetti ed in forza dell'articolo 7 della legge, saranno esse costruite col sistema dello scartamento ordinario, ovvero col sistema dello scartamento ridotto?

Indubbiamente taluna sarà costruita col sistema dello scartamento ordinario (per esempio; la Roma-Napoli), talun'altra di quelle linee potrà essere costruita o con lo scartamento ordinario o con lo scartamento ridotto.

E, dato che taluna di queste verrà costruita con lo scartamento ridotto, non sarà giusto che, a vantaggio degli enti interessati, sia concesso quell'esonero che, con l'articolo 5, viene appunto concesso alle provincie della Sicilia, della Calabria e della Basilicata?

La relazione si diffonde, molto opportunamente, in osservazioni di valore indiscutibile sulla preferenza da doversi dare, in certi casi, al sistema dello scartamento ridotto. Essa contiene, anzi, queste parole: « tranne quindi per le linee di carattere internazionale o militare, od aventi speciali condizioni, questo sistema merita di essere preferito nel doppio interesse dello Stato e delle popolazioni. »

Se dunque lo scartamento ridotto merita di essere preferito, se giova infondere nei corpi morali la persuasione ch'essi debbono facilitare la costruzione di linee con lo scartamento ridotto, credo sia giusto, equo ed opportuno concedere alle Provincie che costruiranno con tale sistema le linee contemplate nelle tabelle annesse alle leggi del 1879, e del 1888, quello stesso esonero che con l'articolo 5 si concede ad altre Provincie.

E dirò di più; poichè la relazione chiama questo esonero, con parola molto esatta, un atto di giustizia e di equità, io invoco questo stesso atto di giustizia e di equità per le ferrovie considerate nell'articolo 7. In questo senso l'onorevole Cantalamessa, io ed altri due colleghi abbiamo presentato un ordine del giorno che sarà svolto nell'esame dell'articolo 6. Nutro fiducia che tanto l'onorevole ministro quanto l'onorevole relatore vorranno fare buon viso al nostro ordine del giorno. Ed avrei terminato, ma mi si permetta fare ancora una osservazione: Noi tutti nutriamo speranza che da questa legge siano per derivare a molte regioni d'Italia dei beneficî materiali; ma se si vuole che ne derivino anche dei vantaggi morali, si deve far sì che la legge esca improntata ad un criterio più rigidamente rispondente agli alti ideali della giustizia distributiva. Allora solo le nuove linee che andranno a costruirsi saranno altrettanti saldi e forti legami per unire maggiormente le diverse regioni d'Italia in civile fratellanza.

In quella fratellanza alla quale, nel nome augusto di Roma, inneggiavamo qui, giorni or sono, compresi da uno stesso altissimo ideale, concordi tutti nel sentimento unitario. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli il quale ha presentato il seguente articolo aggiuntivo sottoscritto anche dagli onorevoli Zannoni, Galletti, Battelli, Mariotti, Stelluti-Scala, Vendemini, Comandini, Castelbarco-Albani, De Riseis Giuseppe, Cerulli, De Riseis Luigi, De Amicis, Sacconi, Falconi Gaetano, Barnabei, Mestica, Cantalamessa, Riccio, Roselli, Tinozzi, Valeri, Monti-Guarnieri, Sili:

« Decorso il termine di un anno dalla promulgazione della presente legge senza che siasi richiesta dall'industria privata la concessione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, il Governo del Re provvederà alla costruzione diretta del medesimo per conto dello Stato. »

Celli Io farò una breve ma franca dichiarazione per giustificare l'articolo aggiuntivo da me e da altri ventiquattro colleghi dell'Italia centrale adriatica presentato per la costruzione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo.

Anzitutto per la parte che ci riguarda anch'io do lode all'onesta relazione dell'onorevole Giusso: noi accettiamo volentieri che il nostro tronco sia messo a livello del tronco Vievola-Ventimiglia come era già nella legge Saracco, accettiamo anche fino ad un certo punto, che ad esso si conceda il sussidio chilometrico di 9,500 lire per tutta la linea Fabriano-Sant'Arcangelo cioè anche per la parte costruita, il che per il tronco da costruirsi equivale, se lo ricordino bene gli onorevoli colleghi della Commissione, a circa 23,000 lire al chilometro.

Data però questa lode, noi abbiamo ragione di protestare contro questo disegno di legge e contro la relazione ministeriale che lo precede.

La relazione ministeriale fa un accoppiamento mostruoso delle due ferrovie che

per legge si devono ancora costruire nella povera nostra provincia di Pesaro-Urbino. Il che rende impossibile anche la costruzione di quella linea metaurense Fano-Santa Barbara, che, mediante un congruo sussidio chilometrico, si potrebbe costruire anche domani. Su di questo punto invoco delle precise dichiarazioni da parte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ma la stessa relazione e lo stesso disegno di legge ministeriale, commettono anche un'altra stridente ingiustizia contro la Sant'Arcangelo-Urbino, la Cenerentola delle ferrovie. Cioè, contro il parere della Commissione presieduta dall'onorevole Giusso, che l'aveva, come ho già detto, posta a livello della linea similare Cuneo-Ventimiglia, si vuole mettere insieme con altre di facile costruzione, confondendo il facile col difficile, e sempre contro il parere della stessa Commissione competente, si assegna ad essa un sussidio chilometrico di sole 8 mila lire, e pel solo tronco da costruire, di modo che se ne rende matematicamente impossibile la costruzione, che sarà così rimandata all'infinito. E ciò mentre un'altra linea perfettamente similare, che era per le precedenti leggi nella stessa categoria, viene portata agli alti onori. Intendo parlare della Aulla-Lucca, della quale si costruiscono subito due tronchi, e non, ricordatelo bene, onorevoli colleghi, non per aprire un nuovo valico nazionale parallelo a quello del littorale (poichè i due nuovi tronchi si fermeranno davanti a grandi montagne di marmo), ma invece per aprire due linee marmifere, quindi per servire interessi privati. Ed ecco come l'industria privata, potrei dir meglio, l'affarismo, si sovrappongano ai grandi interessi nazionali.

E neanche della Giunta parlamentare (mi duole il dirlo, perchè personalmente col suo presidente e con molti commissari mi onoro di essere in cordiali relazioni), noi abbiamo ragione di essere contenti. La Giunta, e per essa l'illustre suo presidente, guardando le cose del nostro basso mondo ferroviario con occhio un po' miope, e, mi permettano, anche abbacinato dallo splendore della Conca d'oro, non hanno tenuto conto nè delle discussioni avvenute nei nostri Uffici (e pel mio Ufficio l'onorevole Matteucci, ch'è uno dei commissari, se ne dovea ricordare), nè di un memoriale che parecchi di noi abbiamo inviato ad ogni singolo commissario. Su questo modo egoistico di trattare i grandi interessi nazionali, giudichino la Camera e il paese.

Noi, maltrattati dal Governo, non trattati bene dalla Commissione, abbiamo dovuto difenderci presentando un emendamento aggiuntivo che parla chiaro; cioè:

« Decorso il termine di un anno dalla promulgazione della presente legge senza che siasi richiesta dall'industria privata la concessione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, il Governo del Re provvederà alla costruzione diretta del medesimo per conto dello Stato. »

Io ero convinto che l'onorevole ministro avrebbe accettato la nostra aggiunta, anche perchè così eravamo rimasti d'accordo, quando ho visto uscir fuori un articolo aggiuntivo presentato dal Governo.

Con questo nuovo articolo aggiuntivo si commette un'altra ingiustizia verso il nostro tronco. Questo articolo aggiuntivo del Governo dice: « Decorso un anno dalla pubblicazione della presente legge » (fin qui andiamo d'accordo, ma subito dopo vengono le differenze tutte a nostro danno) « per la direttissima Roma-Napoli e decorsi due anni per le altre linee complementari » (compresa la nostra) « senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge. »

Analizziamo quest'articolo aggiuntivo.

Due anni di tempo! Io su di ciò sarei disposto a transigere: se invece di un anno se ne prendessero due, *transeat*; ma egli è che vengono altre ingiustizie proprio specificatamente, pare, commesse contro di noi. Viene a saltar fuori da pressioni parlamentari, e non da ragioni di giustizia, la direttissima Roma-Napoli, la quale, in verità, ha sul suo groppo, una storia legislativa di parecchi anni di meno che non abbia la nostra povera linea.

Discuteremo, io spero, a suo tempo della direttissima Roma-Napoli. Ebbene, la Sant'Arcangelo-Fabriano ed anche la Cuneo-Ventimiglia, cioè due ferrovie sorelle, (anzi prima le ferrovie sorelle erano tre, c'era anche la Aulla-Lucca, che adesso è diventata una grande linea di Stato) quelle due linee, dunque, che la relazione dell'onorevole Giusso aveva giudicate a parte, giustamente, perchè presentano grande difficoltà di costruzione, ed anche il Governo nella sua prima relazione aveva riconosciute degne almeno di qualche parola di commento, diffatto avea abbinato la nostra linea con la Metaurense, sperando che corresse più presto sul binario, mentre, invece, la nostra non avrebbe fatto un passo

e l'altra non sarebbe arrivata più presto; quelle due linee, dico, vengon ricacciate insieme e confuse nel limbo di tutte le altre linee complementari, anche di quelle facili e facilissime: onde avverrà che prenderanno certamente la precedenza tutte le linee facili e le altre, la nostra in ispecie, scenderanno dal limbo nell'inferno. (*Movimenti e cenni di diniego dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Ne sia certo, onorevole ministro, perchè Ella è un uomo politico assai più abile di me, ma io ho abbastanza anni di vita parlamentare per conoscere il valore del suo articolo aggiuntivo, e ricordo bene parecchie proposte di leggi ferroviarie; una ne presentò, a suo tempo, il suo collega Prinetti, quando era ministro dei lavori pubblici ed allora io dissi: questa, è una legge canzonatura! Venne poi il mio amico personale onorevole Lacava che, aumentando il sussidio chilometrico, sperava di aver fatto chi sa che: ma egli, che col suo sorriso furbesco mi guarda, sa bene che anche la sua legge fu una canzonatura. (*Interruzione dell'onorevole Lacava*).

Non si è costruita nessuna linea nemmeno con la sua legge ferroviaria, onorevole Lacava. E fui per la seconda volta facile profeta.

Ebbene, onorevole Balenzano, non prenda in mala parte le mie parole, ma Ella o un suo successore, domani ci possono presentare un altro disegno di legge per darci un'altra canzonatura. Basta, per esempio, che si elevi il sussidio chilometrico di poche centinaia di lire ed ecco bell'e preparata quell'apposita proposta di legge che il Governo ora ci promette.

Perciò, noi, che non vogliamo essere un'altra volta canzonati, domandiamo che, se dentro uno o due anni l'industria privata non si sarà fatta avanti, debba provvedere alla costruzione del nostro tronco lo Stato, com'è suo dovere, per le leggi precedenti.

Onorevoli colleghi, con la mia abituale brevità...

Una voce. Non tanto!

Celli. Volete, lo so, troncare ogni discussione!

Ho dunque dimostrato che questa legge per noi è indegnamente iniqua e contro questa iniquità, io protesto con tutta la forza dell'animo mio.

Le nostre popolazioni sono buone, anche troppo buone, e sopportano molto dignitosamente la loro miseria, e noi non siamo abituati a venir qui a piangere innanzi a voi; ma le nostre popolazioni, onorevole presidente del Consiglio, onorevole ministro dei lavori pubblici, e se fosse presente, vorrei dire anche onorevole ministro dell'interno, le nostre popolazioni sono iperestesiche contro le ingiustizie e si ribellano giustamente alla minaccia che il Governo con questo disegno di legge, dei loro diritti ferroviari acquisiti, faccia un tale scempio.

Già si dimettono in massa i Consigli comunali e dichiaro che imiterei volentieri il loro esempio anch'io, perchè mi piange il cuore nell'assistere a questa tumultuaria e strozzata discussione che vuol calpestare i diritti della nostra regione.

Ma il dover mio e dei miei colleghi firmatari della mia proposta, è di stare fino all'ultimo qui sulla breccia. E noi se non saremo schiacciati dal numero dei soddisfatti o di quelli che si illudono di esserlo, noi, forti dei poteri che ci concede il regolamento, cercheremo di impedire le ingiustizie che contiene questo disegno di legge. (*Commenti in vario senso*).

Onorevoli signori della Commissione, onorevoli signori del Governo, ci rivedremo al passaggio agli articoli! (*Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuseppe De Riseis il quale ha presentato il seguente ordine del giorno sottoscritto anche dagli onorevoli Barnabei, Cerulli, Zannoni, Sili, Celli, Cantalamessa, De Amicis, Mariotti, Fusco, Mezzanotte, Sacconi, Galletti, Manna, Riccio Vincenzo e Mestica:

« La Camera invita il Governo a comprendere nel prossimo programma delle costruzioni ferroviarie il prolungamento della linea Sant'Arcangelo-Fabriano fino all'incontro con la Roma-Castellammare Adriatico. »

De Riseis Giuseppe. Onorevoli colleghi. Il mio amico personale onorevole Celli ha testè svolto con calda ed efficace parola la proposta presentata da lui e da altri deputati della regione interessata per il completamento della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo, con la costruzione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, così ingiustamente trattato in questo disegno di legge, ed il cui ingiustificato abbandono viene a violare diritti acquisiti da oltre un ventennio e suscita il giusto risentimento di quelle patriottiche popolazioni.

Debbo intanto tenermi sicuro che la giustizia del Governo e della Camera vorrà, approvando quell'articolo aggiuntivo, reintegrare i diritti della nobile regione, poichè, ove ciò non fosse, riescirebbero vane le mie parole nel raccomandare il prolungamento ed il completamento di una ferrovia che per le disposizioni di questa legge resterebbe campata in aria, o poco meno che consacrata all'oblio.

Con questo convincimento, che ho ragione di credere fondato, svolgerò l'ordine del giorno presentato da me e da altri colleghi delle Provincie interessate e lo farò con la maggiore brevità che mi viene imposta dall'ora e dalla giusta impazienza della Camera che non consentono lunghi discorsi.

La ferrovia Sub-appennina, che noi rac-

comandiamo nel nostro ordine del giorno, è dunque, come dicevo, il proseguimento ed il completamento della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, della quale accrescerebbe sotto ogni aspetto il valore e l'utilità.

Essa, secondo il progetto compilato, si staccherebbe dalla stazione di Castelraimondo sulla linea Matelica-San Severino, si svilupperebbe attraverso le provincie delle Marche e degli Abruzzi, e, toccando Camerino, Ascoli-Piceno, Teramo, Penne e molti altri centri popolosi, metterebbe capo alla Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma.

Così, mentre mediante la Sant'Arcangelo-Fabriano raggiungerebbe Bologna e si collegherebbe a tutta la Rete dell'Italia superiore, dall'altro lato si riattaccherebbe alla Sulmona-Isernia, Campobasso-Benevento ed al gruppo delle ferrovie dell'Italia meridionale fino al littorale Jonio, costituendo la grande arteria dorsale interna del versante Adriatico, coperta da ogni offesa nemica dal lato del mare. Essa collegherebbe altresì tutte le linee traversali che si staccano dal littorale Adriatico e si protendono verso i valichi Appennini, cioè quelle già in esercizio: Porto Civitanova-Macerata, S. Benedetto-Ascoli Piceno, Giulianova-Teramo, i tronchi già classificati Fano-Santa Barbara, Adriatico-Fermo-Amandola e gli altri in progetto Chiento-Nerina (Terni-Visso-Tolentino), l'Ascoli-Antrodoco, la Teramo-Aquila e la Montesilvano-Penne.

Basta questa semplice enunciazione per mostrare a prima vista di quale alto interesse sarebbe questa linea, che verrebbe a dar vita e movimento ad una industre e fertile regione; servirebbe mirabilmente gl'interessi generali della nazione tanto sotto i riguardi militari che sotto quelli economici.

Sebbene io m'imponga la massima brevità, per non abusare della vostra benevola indulgenza, pure non posso tralasciare di farvi cenno di alcuni fatti e vicende di questa ferrovia, per mostrarvi che anch'essa a buon diritto avrebbe potuto da tempo far parte dei programmi delle costruzioni ferroviarie.

Fin dal novembre 1882 (notate, sono decorsi circa venti anni!) il Consiglio provinciale di Ascoli-Piceno emise un voto per la costruzione di questa linea, al quale si associarono le rappresentanze amministrative delle provincie di Pesaro-Urbino, Macerata, Ascoli-Piceno e Teramo. Un solenne comizio popolare, tenuto a San Benedetto del Tronto, ed al quale convennero numerose rappresentanze di quelle Provincie, confermò queste aspirazioni della intera regione e ne espresse il voto al Governo.

Nella seduta parlamentare del 6 marzo 1885, la proposta venne presentata alla Camera durante la discussione della legge delle Convenzioni ferroviarie dal deputato generale Serafini, firmata dai deputati marchigiani ed abruzzesi e formulata in un articolo aggiuntivo all'articolo 15 della legge.

Il Governo non accettò questa aggiunta, come non aveva potuto accettare altre proposte consimili, perchè eccedevano la portata della legge allora in esame; ma assicurò il proponente ed i suoi colleghi che avrebbe tenuto nella debita considerazione la loro proposta.

Nel 1888 i rappresentanti politici delle Marche e degli Abruzzi riassunsero quelle aspirazioni e quei voti in una petizione che presentarono alla Commissione parlamentare, che aveva in esame il disegno di legge sui provvedimenti ferroviari, e nella tornata del 2 luglio di quell'anno io ne sostenni e raccomandai l'accoglimento.

L'onorevole Saracco, ministro dei lavori pubblici del tempo, affermò che, *riconosciuta la grande importanza della Sub-appennina, tanto sotto il rapporto economico, quanto sotto il rapporto militare*, ed accettando il rinvio della petizione al Ministero, promise di studiare accuratamente la quistione ed intanto disporre l'esecuzione del progetto di massima.

Dal senatore Finali, che gli succedette, fu dato incarico all'ingegnere Cuniberti di compilare il progetto per l'intera linea e, stabilitasi in Teramo la direzione per tali studi, i lavori procedettero con tal lodevole diligenza e sollecitudine, da risultarne, più che un progetto di massima, un progetto quasi definitivo.

Però nel 1892 l'onorevole Prinetti trasferì l'ufficio di Direzione a Novara, che poi venne sciolto; e da me interrogato nella tornata del 10 giugno dello stesso anno, egli affermò che i rilievi di campagna essendo completati, non restavano che computi di stima, i quali potevano eseguirsi nell'Amministrazione centrale.

E qui trovo opportuno pregare l'onorevole ministro di far compiere in tutte le sue parti il progetto e far verificare l'esattezza delle misure altimetriche di taluni tronchi, sui quali sono sôrti dubbi abbastanza fondati, e procurare delle economie sui lavori secondari, onde un'opera di tanta mole, e che costò una spesa non lieve, non vada perduta o non riesca di minore utilità.

E dal 1892 non si parlò della Sub-ap-

pennina, se non con qualche breve ricordo al bilancio dei lavori pubblici. Non che fosse affievolito nelle popolazioni il desiderio di vedere attuata quell'opera di vitale interesse per la regione, ma perchè quelle popolazioni ebbero fede nella giustizia del Governo e del Parlamento e si rassegnarono ad attendere che giungesse anche per la Sub-appennina il momento propizio.

Intanto quante altre ferrovie non erano in quel frattempo passate nei programmi delle nuove costruzioni e talune di esse che erano registrate appena per memoria nei bilanci!

D'altronde, essendo questa linea, come ho detto, il proseguimento ed il complemento della Sant'Arcangelo-Fabriano, era naturale che non se ne poteva sollecitare l'esecuzione, se non quando questa fosse compiuta.

Ora però che con la presente legge si viene ad impegnare per tanti anni il bilancio, e che si riprende in esame il grande problema delle costruzioni ferroviarie, è doveroso studiare con equanimità i diritti, i bisogni, le aspirazioni d'ogni parte del paese, perchè sieno con giusta misura e con *razionale gradualità*, come opportunamente e saviamente disse l'onorevole Zanardelli nel suo discorso, ripartiti i mezzi benefici del progresso civile, come sono ripartite a tutti le gravose imposte.

Ebbene, se gittiamo uno sguardo sulla carta del Regno ove sono segnate le ferrovie in esercizio e quelle delle quali fu stabilita la costruzione, si è impressionati come, scendendo dalla fitta rete tracciata nelle Provincie superiori, s' incontri una vasta plaga, nella parte centrale della penisola, che presenta all'occhio un vuoto desolante in fatto di ferrovie. E questa plaga, poco meno che dimenticata e così poco favorita dalle leggi di costruzioni ferroviarie, è formata dalle fertili e popolose provincie di Macerata, Ascoli, Teramo, Chieti e dalla parte montuosa di quelle che sono ai loro confini.

È vero che queste Provincie sono congiunte alla rete generale del Regno per mezzo della ferrovia littorale Adriatica; ma essa lambisce appena il confine marittimo di quella regione e non riesce che di un assai limitato vantaggio economico, tralasciando la parte interna più ricca e ferace, ove trovansi centri popolosi ed industri.

Dei brevi tronchi si protendono verso l'Appennino per raggiungere i capoluoghi delle Provincie, ma essi sono di così limitato interesse, da contribuire assai scarsamente alle esigenze delle industrie e dei commerci della parte interna.

Ad accennare soltanto quanta sarebbe l'importanza economica della ferrovia da noi propugnata, basta considerare che essa servirebbe 58 Comuni, dei quali 30 direttamente con due capoluoghi di Provincia, due di Circondario e dieci di Mandamento, con una popolazione di circa 250 mila abitanti in prossimità della linea e di oltre un milione nel raggio della sua influenza.

E poi nessuno ignora come quei paesi sieno larghi produttori di cereali, di vino, di olio, di bestiame, di foraggi, di legname di ottima essenza, di carbone di legna, e posseggano a dovizia ottime pietre da costruzione, calcare per fabbricare calce e cementi, lignite, petrolio, ecc. E quale immensa ricchezza non produrrebbe l'utilizzare le forze idrauliche di cui abbondano quelle vallate e che potrebbero adoperarsi tanto per la trazione della ferrovia, quanto a dar vita a ricche industrie?

A ragione diceva il Balbo: « Noi italiani non avremo diritto di lagnarci della natura che ci ha privati del carbon fossile, se non quando avremo utilizzate tutte le nostre cadute d'acqua ». E così quante nuove industrie fiorirebbero, quante attività, quante iniziative sorgerebbero, quante braccia inoperose sarebbero impiegate con la esecuzione di quest'opera così giustamente reclamata da quella regione centrale d'Italia!

Abbiamo ascoltato nei giorni passati la descrizione penosa del disagio economico di talune provincie del Mezzogiorno che invocavano dal Governo aiuti e provvedimenti per iscongiurare la crisi invadente. A giudicare dal nostro silenzio, si direbbe che le nostre Provincie nuotano nell'agiatezza e nell'abbondanza. Ma sarebbe facile dimostrare che anche in esse le condizioni si van facendo sempre più gravi e ne è indice e misura la sempre crescente emigrazione che in qualche parte della regione spopola i campi ed impensierisce per l'avvenire.

Se fino ad ora non se ne mosse doglianza, se non si reclamò più energicamente l'azione del Governo con agitazioni incomposte, ciò si deve attribuire, come giustamente diceva l'onorevole Celli, all'indole riservata e prudente di quel nostro popolo. Non è però men vero che quella importante e laboriosa regione, e specialmente le Provincie littoranee abruzzesi, sieno fra le più trascurate in fatto di lavori pubblici, perchè vi scarseggiano le ferrovie, le opere portuarie, quelle di bo-

nifica e di arginazione, e sono prive sin di un faro che assicuri la navigazione di quel littorale, il quale va aprendosi a promettenti commerci.

Ma se dal punto di vista industriale ed economico è così evidente la immensa utilità di questa grande arteria Sub-appennina, essa non è meno importante sotto i riguardi strategici e militari. Ciò è accennato nella relazione della Commissione Reale e ne' discorsi di molti uomini parlamentari per la Sant'Arcangelo Fabriano; ma per l'intera linea è affermato da notevoli relazioni di autorità competenti in materia e che io vorrei riferirvi, se non fossi stretto dall'ora avanzata, e che esposi con qualche larghezza nel mio discorso del 2 luglio 1888 alla Camera.

Voci. Le dica, le dica.

De Riseis Giuseppe. Io non posso abusare della cortese benevolenza dei miei colleghi, ma basterà citarvi due importanti rapporti, uno dello Stato maggiore generale e l'altro del Ministero della guerra.

Un solerte consorzio di Comuni aveva fatto eseguire gli studii di una ferrovia economica Penne-Alanno, che avrebbe costituito l'ultimo tratto della Sub-appennina dalla Castellammare Adriatico-Roma. Consultato in proposito il Ministero della guerra, così si espresse: « Che se per rispetto agli interessi militari sarebbe di non dubbia utilità una linea ferroviaria Sub-appennina, è indispensabile che tale linea sia a scartamento ordinario. » Non accetta dunque quella proposta a tipo economico « perchè con essa potrebbe rimanere pregiudicata l'effettuazione di altra linea Sub-appennina a scartamento ordinario. E lo Stato maggiore così scriveva nella stessa occasione: « Pur riconoscendo l'utilità che potrebbe derivare dalla sua apertura (della Penne-Alanno) quale primo elemento di una linea interna che possa supplire quella *molto esposta* che corre lungo la spiaggia Adriatica », pure non può accettarla « perchè a scartamento ridotto la renderebbe incapace di grandi trasporti militari, mentre per la sua esistenza farebbe ostacolo alla costruzione di altra linea avente la stessa percorrenza e meglio rispondente agli interessi della difesa nazionale. »

Dopo questi rapporti così autorevoli e specifici, sarebbe superfluo che io mi indugiassi a dimostrare con altri argomenti la grande importanza militare di una ferrovia che dalla estrema Calabria correrebbe fino ai piedi delle Alpi, sicura da ogni offesa nemica da parte di mare, se non fosse interrotta fra Solmona e Fabriano, per questo tratto che noi vi raccomandiamo dal Musone all'Aterno. Ed è tempo che pensiamo a provvedere a questi supremi interessi della difesa nazionale, come ci dànno l'esempio l'Austria e la Francia.

Non ha guari i deputati della regione hanno presentato al Governo i voti delle provincie di Pesaro-Urbino, Macerata, Ascoli, Teramo e Chieti contenuti nelle deliberazioni delle amministrazioni provinciali ed in quelle di ottanta Comuni e corpi morali; e del promemoria che accompagnava quelle petizioni, firmato da 25 deputati, fu data conoscenza anche alla Commissione parlamentare che esamina questo disegno di legge.

Col chiedere in modo legale e dignitoso quanto hanno diritto di attendere dalla giustizia del Governo e del Parlamento, quelle forti ed operose popolazioni hanno dato novella prova della loro saggezza e della loro temperanza.

Questi voti e queste aspirazioni portiamo anche una volta innanzi alla Camera. Pur troppo ora non si tratta che di una speranza nell'avvenire, ma confidiamo che, essendo essa fondata su valide ragioni di giustizia distributiva e d'interesse nazionale, sarà seme fecondo che recherà in tempo non lontano a quelle Provincie, finora così poco favorite, il beneficio di questi potenti mezzi di civiltà e di progresso.

Onorevoli colleghi. Noi abbiamo votato con compiacimento diecine e diecine di milioni, ed altri andremo a votarne, per opere che andranno a beneficare altre regioni di Italia; abbiamo con viva sodisfazione dell'animo nostro veduto incrociarsi le dimostrazioni d'interessamento e di solidarietà patriottica fra la bassa e l'alta Italia; ma nessuna bricciola di quei beneficî è caduta in tanta parte dell'Italia centrale del versante Adriatico. Concedeteci, approvando il nostro ordine del giorno, la fondata speranza che i supremi interessi economici di quelle patriottiche popolazioni non saranno trascurati, e che in tempo non lontano la sospirata ferrovia Sub-appennina venga a dare nuovo e potente impulso al progresso ed al benessere di quella vasta regione.

Sarà atto di provvida giustizia distributiva; e noi l'attendiamo fidenti, per veder cementata la concordia di tutte le parti del Regno, che non può essere mantenuta se non provvedendo con equità e giustizia agli interessi di tutti. (*Vive approvazioni — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. A domani! a domani!

Presidente. La Camera intende di rimettere a domani il seguito delle discussione?

Voci. Sì! sì! A domani!

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento di votazioni.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Intanto partecipo il risultamento della votazione segreta del disegno di legge: « Autorizzazione di maggiore spesa di 250 mila lire pei lavori di compimento del Policlinico Umberto I in Roma. »

Presenti e votanti . . .	210
Maggioranza	106
Voti favorevoli . .	150
Voti contrari . .	60

(*La Camera approva*).

Interrogazioni.

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

Lucifero, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti intenda adottare per procedere alla necessaria sistemazione della strada nazionale n. 36, Genova-Torriglia-Bobbio-Piacenza, non percorsa ancora dalla ferrovia e renderla meglio acconcia ai rotabili ed al servizio degli automobili.

« Gian Carlo Daneo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del ritardo inesplicabile a provvedere all'ampliamento delle stazioni di Pontedecimo e Busalla, ampliamento riconosciuto necessario e pel quale venne stanziata da tempo in bilancio la relativa spesa.

« Daneo Gian Carlo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se sieno esatte le dichiarazioni fatte dal primo ministro ungherese Szel con le quali respinge ogni trattativa sulla clausola dei vini, e quali gl'intendimenti del Governo.

« Antonio Abbruzzese. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se nel Veneto le elezioni provinciali si faranno per Distretto o per Mandamento, ed ove si facciano per Distretto se saranno generali o parziali.

« Palatini. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno inscritte nell'ordine del giorno.

Proposta di un saluto a Torino.

Papadopoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Papadopoli. Io sono uno dei vecchi deputati della Camera, e da molti anni conosco Torino, e ne conosco l'ospitalità.

Fui per mia fortuna ospite in questi giorni di Torino, durante il magnifico concorso internazionale ippico, che ebbe luogo con la presenza di molti ufficiali dei migliori eserciti di Europa. Propongo che la Camera mandi un saluto e un plauso alla Società nazionale zootecnica e a Torino; perchè la patriottica città di Torino con le sole sue forze, coll'aiuto della propria benemerita Società zootecnica e del nostro collega Compans, presidente della Società stessa, che mirabilmente ideò quel concorso senza aver nulla dal Governo, ha potuto ottenere un così splendido risultato. (*Approvazioni*).

Presidente. La Camera si associa ai nobili sentimenti espressi dall'onorevole Papadopoli per la città di Torino. Torino ha tenuto anche in questa occasione alto il nome d'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

Sull'ordine del giorno.

Nasi, *ministro dell'istruzione pubblica.* Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Nasi, *ministro dell' istruzione pubblica.* Il 27 scorso, presentai un disegno di legge per la costruzione di un edifizio per la clinica psichiatrica nella Regia Università di Pavia. Vedo nell'ordine del giorno che questo disegno di legge è compreso fra quelli da esaminarsi dagli Uffici. Propongo che sia trasmesso, invece, alla Giunta generale del bilancio.

Presidente. L'onorevole ministro della pubblica istruzione chiede che quel disegno di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà approvata questa proposta.

(*È approvata*).

Debbo partecipare alla Camera che domani mattina alle 11 sono convocati tutti gli Uffici. Alle 9 vi sarebbe Comitato segreto. Nella seduta pomeridiana l'ordine del giorno sarà quello già stabilito.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Pantano. All'ora in cui siamo credo che gli Uffici non abbiano alcun lavoro da preparare. (*Bravo!*) In quanto al Comitato segreto, si può tenerlo sempre, anche quando non vi sia il numero legale. Con l'incalzare delle questioni che abbiamo dinanzi, non mi sembra opportuno che si sospendano le sedute, anche per una sola mattina. Faccio quindi vivo appello al Presidente perchè non insista nella proposta fatta; poichè in verità la Camera oggi si è trovata in numero; il che dimostra la volontà di tutti di proseguire nei lavori; ma non bisogna stancarla, e quello di domani mattina è un tempo prezioso. (*Bene!*)

Presidente. Debbo avvertire che il nostro Presidente, onorevole Biancheri, fa viva istanza perchè domani si tenga Comitato segreto per l'approvazione del bilancio della Camera, che è una necessità. Inoltre egli mi prega di ripetere che tutti gli impiegati degli uffici della Camera sono eccessivamente affaticati dal grande lavoro di queste settimane, e che quindi una mattina di riposo non farebbe male a nessuno, mentre non cagionerebbe che un ritardo di poche ore. (*Interruzioni*). Del resto la Camera è sovrana, e deciderà. Dovevo dire solamente quanto il nostro Presidente mi aveva incaricato di comunicare. Se l'onorevole Pantano farà una proposta formale, la metterò a partito.

Pantano. Propongo che domani mattina alle 9 la Camera prosegua nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane.

Presidente. Allora porrò a partito questa proposta. (*Commenti animati*).

L'onorevole Pantano propone dunque che domani mattina, invece di tenere Comitato segreto e poi di convocare gli Uffici, si tenga seduta antimeridiana per la prosecuzione dell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane.

Coloro che intendono di approvare questa proposta sono pregati di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, la proposta dell'onorevole Pantano è approvata*).

Dunque domani la Camera terrà due sedute; una alle 9 per continuare nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane, l'altra alle 14 per proseguire la discussione dell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane.

La seduta termina alle 19.10.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.

1. Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'istruzione superiore. (145-46)

Discussione dei disegni di legge:

2. Sulle case popolari. (134)
3. Provvedimenti per gli spiriti adoperati nelle industrie. (130)
4. Convenzione fra l'Italia e la Germania, del 4 giugno 1902, che modifica quella del 18 gennaio 1902, fra i due Stati, per la tutela della proprietà industriale. (177)
5. Costruzione degli edifici occorrenti alle RR. Scuole all'estero. (193)
6. Modificazioni ed aggiunte alla legge 8 febbraio 1900, n. 50, per concorso dello Stato delle opere di conduttura di acqua potabile. (191)
7. Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1901-902. (167)
8. Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1901-902. (127)
9. Ruolo organico del personale del Ministero di agricoltura, industria e commercio. (136-136-*bis*)
10. Riforma dei ruoli organici dei personali dipendenti dal Ministero del tesoro, della Corte dei conti, di gestione e controllo, di ragioneria delle Intendenze di finanza e delle Delegazioni del tesoro. (175)
11. Interpretazione dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 1896, n. 554, sul matrimonio degli ufficiali del Regio Esercito (132)
12. Approvazione dell'assegnazione straordinaria di lire 5,800,000 da iscriversi nei bilanci dei Ministeri della guerra e della marina per l'esercizio finanziario 1902-903, per le spese della spedizione militare in Cina. (124)
13. Maggiori assegnazioni per il richiamo sotto le armi della classe 1878 da inscriversi in alcuni capitoli dello stato di pre-

visione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1901-902. (164)

14. Modificazione dell'articolo 85 del testo unico della legge sulle pensioni militari approvato con Decreto 21 febbraio 1895, numero 70. (106) (*Urgenza*)

15. Sul servizio telefonico. (180)

16. Approvazione del piano di ampliamento della città di Genova ai piedi e sulla pendice occidentale della collina di S. Francesco d'Albaro, con facoltà d'imporre tributi. (195)

Alle ore 14.

1. Seguito della discussione del disegno di legge: Concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio di alcune linee di strade ferrate complementari. (192) (*Urgenza*)

Discussione dei disegni di legge:

2. Assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni. (1)

3. Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova. (112) (*Urgenza*)

4. Disposizioni sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti. (46)

5. Ordinamento della Colonia Eritrea. (57)

6. Della riforma agraria. (147)

7. Ammissione all'esercizio professionale delle donne laureate in giurisprudenza. (105)

8. Modificazioni al libro I, titolo X, del Codice civile, relative al divorzio. (182)

9. Modificazioni alla circoscrizione dei tribunali di Cassino e di Santa Maria Capua Vetere. (118) (*Da discutersi a novembre*).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell Ufficio di Revisione

Roma, 1902 — Tip. della Camera dei Deputati.