CCCLXIII.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 10 GIUGNO 1904

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**.

INDICE.

Disegni di legge (*Presentazione e ritiro*):
Navigazione di cabotaggio (MIRABELLO). *Pag.* 13646
Leva di mare (ID.) 13646
Personale straordinario del Ministero del tesoro (MAJORANA). 13642
Variazioni nel bilancio del tesoro (ID.). . . 13642
Approvazione del contratto di permuta di terreno in Porto Said con altro del Governo egiziano, per la costruzione di un edificio scolastico (TITTONI) 13652
Modificazioni al ruolo organico della carriera di seconda e terza categoria del Ministero degli affari esteri (ID.) 13652
Modificazioni al ruolo organico dei regi interpreti di prima categoria (ID.) 13652
Disposizioni riguardanti il personale subalterno idraulico e gli impiegati straordinari addetti alle strade comunali obbligatorie (TEDESCO) 13652
Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto in provincia di Aquila (ID.) . 13652
Vendita di stabili demaniali dell'ex stazione ferroviaria di Porta Nuova in Milano, alla società anonima cooperativa degli agenti ferroviari (ID.) 13652

Esecuzione di diverse opere pubbliche (*Seguito della discussione*): 13646
ALBICINI 13672
BERIO. 13668
BIANCHI EMILIO 13679
BINELLI. 13677
CABRINI. 13681
CALISSANO. 13646-69
CASCIANI 13677
CELESIA. 13655-69
CELLI 13682
CERIANA-MAYNERI 13670
CIAPPI 13674
CRESPI 13682
DANEO EDOARDO. 13652-69
DE NAVA (*relatore*) 13655-66-69-70
DE SETA 13667
DI STEFANO. 13669
FILÌ-ASTOLFONE 13667-68
GALIMBERTI 13681
GUICCIARDINI. 13679
LICATA 13667
MAURIGI 13671
NUVOLONI. 13668
PALA 13679
RUBINI 13672
TEDESCO (*ministro*) 13662-66-67-68-69-70-82

Interrogazioni:
Comunicazioni marittime con la Tunisia:
LAMPIASI . . . . . *Pag.* 13638
MORELLI GUALTIEROTTI (*sottosegretario di Stato*) 13638
Condizioni della pubblica sicurezza di Napoli:
COLOSIMO 13640
DI SANT'ONOFRIO (*sottosegretario di Stato*) . 13638
Porto di marina di Carrara:
BINELLI. 13642
POZZI (*sottosegretario di Stato*). 13641

Proposta di legge (*Svolgimento*):
Successione dei militari scomparsi in Africa:
ALESSIO. 13644
RONCHETTI (*ministro*) 13645

Votazioni segrete (*Risultamento*):
Tombola telegrafica per l'ospedale Umberto I in Ancona 13682
Assegno vitalizio ai veterani del 1848-49. . 13683

La seduta comincia alle ore 14.5.

CIRMENI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Petizioni.

PRESIDENTE. Prego di dar lettura del sunto delle petizioni.

CIRMENI, *segretario, legge*:

6479. La Giunta municipale di Cotrone fa istanza perchè non si usi a quella città trattamento diverso dalle altre nell'accoglimento della domanda per la regificazione della scuola tecnica pareggiata; o, quanto meno, perchè si rimandino tutte indistintamente le domande presentate al disegno di legge generale per la conversione in regi degl'istituti secondari pareggiati.

6480. Il Consiglio comunale di Galatina fa voti perchè sia prontamente discusso il disegno di legge generale sulla regificazione delle scuole secondarie, e venga sospesa la discussione di quello che riguarda provvedimenti speciali per il comune di Pistoia.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione è dell' onorevole Lampiasi al ministro delle poste e dei telegrafi « perchè voglia migliorare le comunicazioni marittime fra l'Italia e la Tunisia ove risiede una numerosa ed importante colonia che merita di esser meglio protetta dalla madre patria ». L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi.* Le comunicazioni attuali fra l'Italia e la Tunisia consistono: in una linea settimanale da Genova, Livorno, Cagliari e Tunisi; in una linea settimanale da Palermo per i porti della Sicilia, Pantelleria e Tunisi, nella quale linea saranno ora inseriti gli approdi a Castellammare del Golfo, Mazzara e Sciacca; nella linea settimanale celere da Napoli per Palermo e Tunisi; nell'altra linea pure settimanale che, da Napoli per Malta, tocca i porti della Tripolitania e della Tunisia: e così queste comunicazioni si concretano in quattro viaggi settimanali che costano all'erario lire 1,200,000.

Sembra per conseguenza che non siano necessari immediati e maggiori provvedimenti, tanto più che la Commissione reale per i servizi marittimi, la quale ha testè visitato quelle regioni, non ha trovato di dover far proposte.

In questo stato di cose, converrà, onorevole Lampiasi, che non v'è nulla da fare: però, in occasione di nuove convenzioni marittime, sarà il caso di vedere se qualche modificazione si possa introdurre.

PRESIDENTE. Ha facoltà l'onorevole Lampiasi di dichiarare se sia, o no, sodisfatto della risposta avuta, alla sua interrogazione, dall'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi.

LAMPIASI. Ringrazio l'onorevole Morelli Gualtierotti sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi, delle spiegazioni datemi. Io vengo dalla Tunisia, ed il lamento di quelle popolazioni per la insufficienza delle comunicazioni è generale. Porto qui il lamento della colonia che Ella sa tanto numerosa e benemerita, perchè ha saputo svolgere tutta l'energia del lavoro e del capitale, e quindi merita tutte le considerazioni del Governo. Io comprendo che non si tratta di cosa urgentissima, ma ho fiducia che il desiderio delle nuove comunicazioni che oggi ho raccomandato sarà tenuto in conto dal Ministero delle poste e dei telegrafi. Ora sono quattro le comunicazioni, ma non sono in rapporto con tutta l'Italia.

Si vorrebbe una comunicazione per la Tunisia che è colonia italiana, ma sopratutto è colonia siciliana e bisogna che le comunicazioni siano più frequenti con la Sicilia colla quale esercita moltissimo commercio. Io raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato di tener presente questo stato di cose, ed ho fiducia che nelle nuove convenzioni vorrà tener presente le raccomandazioni che sono l'eco della colonia italiana di Tunisi.

PRESIDENTE. Segue l' interrogazione dell'onorevole Colosimo al ministro dell' interno, « sulle condizioni della pubblica sicurezza di Napoli ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l'interno.* Il Governo si è sempre preoccupato vivamente delle condizioni della pubblica sicurezza di Napoli, di questa metropoli fra le più importanti del Regno, e che è gemma fulgidissima della corona d' Italia. Anche l'attuale Ministero non ha mancato di richiamare l'attenzione delle locali autorità sulle condizioni della pubblica sicurezza, le quali realmente non corrispondono al nostro desiderio.

Il Governo poi dal suo canto non ha mancato di fornire alle autorità stesse tutti quei limitati mezzi che era in suo potere di accordare. Però si incontrano per la soluzione di questo problema difficoltà grandissime, che certo conosce anche l'onorevole Colosimo, il quale, sebbene calabrese di nascita, è però diventato napoletano di cuore per la lunga dimora e per l'affetto grandissimo che porta a questa nobilissima città.

In Napoli vi è pur troppo esuberanza di elementi pericolosi per la pubblica sicurezza. Infatti ivi abbiamo migliaia e migliaia di persone, che da taluni si fanno ascendere fino a centomila, sebbene questa cifra mi sembri esagerata, le quali sono senza tetto e senza pane, che ogni sera non sanno dove andare a dormire.

Certamente in questo numero straordinario si recluta buona parte della delinquenza napoletana. Inoltre affluiscono pure i peggiori elementi di tutte quelle numerose e popolose città che fanno corona a Napoli; sicchè, pur troppo, di associazioni a delinquere ve ne sono molte, e quasi tutte fanno capo alla camorra alta e bassa, specie alla camorra alta, che è anche più pericolosa della bassa. Pur troppo in oltre 40 anni di Governo liberale, noi non siamo riusciti a vincere e domare la camorra. Bisogna inoltre

tener conto della configurazione topografica della città. Innumerevoli sono i vicoli, i *bassi*, dove vive agglomerata una popolazione sterminata, dove è veramente il fomite della miseria e della delinquenza, dove non penetra il sole, e dove, pur troppo, non arriva spesso neppure l'autorità di pubblica sicurezza.

Finalmente l'indole stessa del popolo rende difficile l'azione dell'autorità di pubblica sicurezza: perchè mentre altrove questa trova un concorso volenteroso ed efficace nei cittadini, pur troppo a Napoli ciò non si verifica sempre: quando succede un reato, chi lo commette, trova spesso facilitazioni ed aiuti per fuggire.

Esaminiamo ora i mezzi dei quali il Governo può disporre. L'arma dei reali carabinieri è completamente assorbita dai servizi dell'Istituto, e non può fornire più di 5 o 6 pattuglie fisse, mentre le guardie di città in Napoli che per organico sono 1175, tolte le 63 distaccate nel circondario e nella provincia, e tolte le altre 200 circa che in media sempre mancano per varie ragioni, rimangano nel numero di circa 900.

Da questo numero si devono detrarre tutti gli agenti addetti a servizi speciali, di guisa che non rimangono disponibili giornalmente che 469 uomini, che, in realtà, per l'alternarsi dei turni, si riducono ad un terzo. Ora con soli 156 agenti disponibili pel servizio attivo, e non potendosi fare soverchio affidamento sulla cooperazione delle guardie municipali, le quali sono state fino a poco tempo fa, in uno stato di grande disorganizzazione, e che ora solamente cominciano a riordinarsi, mercè l'opera solerte dell'attuale amministrazione municipale, rimane difficile e poco efficace un servizio di sorveglianza ed un utile servizio di prevenzione per tutti i punti della vasta città. Quindi è giocoforza che il servizio di vigilanza fisso venga limitato alle principali vie, mentre per il rimanente non si può fare che quello saltuario delle pattuglie, sempre che straordinarie esigenze dell'ordine pubblico, omai divenute quotidiane, lo consentano.

Realmente nei tempi passati le condizioni della pubblica sicurezza erano peggiori. Si può notare un progressivo e soddisfacente miglioramento nelle condizioni di questa, perchè gli scippi, che sono uno dei reati speciali di Napoli, e che non corrispondono ai borseggi degli altri paesi, se ne contavano quasi dieci per giorno: ora non se ne contano più tanti.

Da una recente statistica si rileva che a Londra in un anno furono consumati furti per un valore di 5 milioni e 300 mila lire, di cui solo un quinto venne ricuperato, furono compiute 367 aggressioni notturne a mano armata e 1146 furti con rottura. Furono fatte 37 mila denuncie di persone mancanti o smarrite, delle quali vennero rinvenute solo 18 mila. Eppure la polizia londinese conta ben 15,847 agenti per la sola città di Londra, che costano all'erario 1,300,000 lire sterline, vale a dire circa 26 o 27 milioni all'anno, e malgrado l'organizzazione perfetta di quella polizia, malgrado che sia ben pagata, pure io ho potuto indicare qual numero enorme di reati avvenga.

Quali sono i provvedimenti che l'autorità di pubblica sicurezza ha dato in questo momento? Disporre speciali servizi per parte di agenti in borghese e di pattuglie mobili, dare maggiore impulso ai servizi ordinari, promettere premi per l'arresto in flagrante dei malfattori, utilizzare nel miglior modo possibile tutte le forze ed attività disponibili, inadeguate però sempre agli enormemente cresciuti, ed ognor crescenti, bisogni locali di pubblica e privata tutela. Così l'autorità di pubblica sicurezza ha potuto conseguire risultati molto più favorevoli del passato.

Io ho parlato di Londra: facciamo un confronto con l'Italia. In Italia la forza totale delle guardie di città per tutto il Regno è di 7,555. Di questa forza organica sono destinate a Napoli 1,123, vale a dire il settimo della forza totale per tutto il Regno. A Roma sono assegnate 1,650 guardie. Londra spende circa 26 milioni: l'Italia spende per tutto il Regno circa 13,800,000 lire. A Napoli nel 1897 erano 820 guardie, che sono state ora portate a 1,190: vede dunque l'onorevole Colosimo che un progresso anche per questa parte si è fatto. Certo vi è necessità di aumentare e migliorare il corpo delle guardie di città, ed è allo studio un progetto di legge del quale potrà certamente usufruire Napoli.

È poi necessario anche migliorare le condizioni morali e materiali delle guardie, perchè si è verificato un fenomeno gravissimo: oramai non possiamo più avere guardie di pubblica sicurezza che provengano dalle provincie del Nord, ed è naturale perchè ivi un operaio guadagna molto più di quanto può avere una guardia di pubblica sicurezza, e quindi preferisce di fare la vita libera dell'operaio, anzichè correre i rischi e i pericoli ai quali vanno incontro le guardie di città. Dunque, dati questi mezzi veramente insufficienti, molto e molto si è fatto e si fa a Napoli. E ciò è dovuto principalmente allo zelo, alla abnegazione dei funzionari ed agenti di pubblica sicurezza, ai quali io devo tributare qui una meritata lode, perchè è veramente importante il servizio che questi bravi funzionari ed agenti fanno, visto il loro numero assai deficiente e le enormi difficoltà che devono vincere.

Recentemente nel mese di aprile si sono verificati 165 scippi, che come io ho detto poc'anzi

sono il reato tipico di Napoli: di questi se ne sono scoperti 65, il che prova che l'autorità ha agito con molta solerzia, perchè, come ho detto poc'anzi, è difficilissimo poter cogliere sul fatto gli autori degli scippi, molto più che sono sempre circondati dai loro compari, che ne agevolano la fuga.

Nella notte dal 3 al 4 corrente furono arrestati 45 individui per associazione a delinquere, e ne furono denunziati altri 50 che si ricercano. L'arresto di questi individui ha dato luogo a scene tumultuose innanzi alle carceri: turbe enormi di donne e di malviventi sono andati là, pretendendo la loro immediata liberazione.

E noi speriamo che l'autorità giudiziaria vorrà adesso, perchè è nelle sue mani, aiutarci in quest'opera di risanamento e procedere alla sollecita istruzione dei relativi processi.

Sono stati in passato denunziati 538 pregiudicati pericolosissimi, tutti camorristi della più bell'acqua, tutta gente che aveva uno stato di servizio criminale splendido; non ne sono stati ammoniti che 114, e gli altri sono rimasti padroni di scorazzare per le strade di Napoli. Sono state inoltre fatte molte proposte di assegnazione di minorenni a case di correzione; e l'onorevole Colosimo, che abita a Napoli, sa che sono principalmente i minorenni, che vengono educati al vizio e poi spinti al delitto, e che è opera veramente salutare metterli in case di correzione. Ora, col progetto di modifica dei riformatorî, noi speriamo di fare di questi piccoli malfattori dei buoni cittadini; ma ancora a questo non si è provveduto.

Finalmente è notorio che le carceri sono il quartiere generale della malvivenza. Nelle carceri ancora non si è potuto sradicare la camorra (*Commenti*), ed in esse principalmente si organizzano i reati, che poi si commettono nella città.

Avviene intanto che moltissimi pregiudicati, principalmente i capi della camorra, ottengano il rinvio dei procedimenti a loro carico, perchè temono di essere mandati fuori delle carceri di Napoli in località, cioè, dove non possono più esercitare con tanta facilità la loro azione di rapina e di delitto.

Il ministro Giolitti ha su ciò creduto di dovere richiamare l'attenzione del suo collega della giustizia con una lettera in data 7 corrente, di cui mi permetto leggere un brano:

« Per sopprimere le cause d'un fermento che produce da qualche tempo una pericolosa agitazione fra i detenuti nelle carceri di Napoli... » (bisogna sapere che là quasi giornalmente si verificano tumulti, si manifestano ribellioni, sotto pretesto che il pane, che la minestra non sono buoni, si arriva a fare delle barricate, si hanno compari nelle case vicine, e ciò è uno dei tanti mezzi coi quali la camorra esercita la sua azione nella città di Napoli), «...fermento il quale ripete la sua origine dalla lodevole fermezza dell'autorità dirigente preposta a tali stabilimenti, nel pretendere l'osservanza delle disposizioni regolamentari, ed è tenuto vivo dalle influenze locali per opera della setta camorristica, questo Ministero ha bisogno di tutto il valevole appoggio dell'autorità giudiziaria.

« Tale ausilio è indispensabile perchè si tratta di carceri in cui non è consentito all'amministrazione centrale dell'interno di adottare provvedimenti diretti, cioè quello che, data l'infelice condizione dei fabbricati di tali stabilimenti, soli potrebbero ritenersi efficaci a rimuovere gli inconvenienti che oggi si lamentano.

« Esso consiste nell'eccezionale provvedimento di dare la preferenza ai procedimenti in cui sono implicati i soggetti più turbolenti e pericolosi, specialmente gli affigliati alla mala vita ed alla camorra, e di affrettare per quanto è possibile i processi medesimi per rendere più agevole e più sollecito l'allontanamento di essi col pronto assegnamento ai penitenziari.

« Siffatto espediente, che non esce dall'orbita della legalità e si ritiene non debba avere ostacolo dall'autorità giudiziaria di Napoli, contribuirà certamente a troncare in breve tempo il deplorevole disordine. Ma perchè esso riesca efficace è necessario tutto il buon volere e tutto l'impegno dell'autorità medesima.

« Firmato: GIOLITTI ».

Dunque da quanto io ho esposto la Camera e l'onorevole Colosimo si potranno persuadere che il Ministero dell'interno nei limiti ristretti dei suoi mezzi procura di migliorare in tutti i modi le condizioni della pubblica sicurezza in Napoli e studia sempre quegli altri mezzi che possano farci raggiungere questo scopo. Ma noi dobbiamo pure fare appello al concorso di tutti gli altri poteri dello Stato, ed anche e principalmente sul concorso della cittadinanza; ed io spero che l'onorevole Colosimo vorrà dichiararsi pago delle informazioni che ho potuto dargli. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Colosimo ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto o no.

COLOSIMO. Io non ho alcuna difficoltà a dichiararmi pago della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato. Anzi dirò che la sua risposta precisa e chiara avvalora l'importanza della interrogazione da me presentata. È inutile illudersi; le condizioni della pubblica sicurezza a Napoli sono gravissime, e non da poco tempo. Vi è stato un periodo in cui non

ci credevamo sicuri nemmeno nelle nostre case; eravamo in preda all'anarchia completa.

Nell'estate scorsa vi erano delle organizzazioni di malviventi che derubavano le case di pieno giorno, e le famiglie che erano in campagna temevano per i propri averi e per le proprie famiglie. A questo non si è provveduto abbastanza, me lo consenta l'onorevole sottosegretario di Stato, quantunque io ritenga che i provvedimenti ora dati vengano in certo qual modo ad attenuare la gravità della situazione. Non si può, dalle persone che si rispettano, specialmente dalle signore sole, ritirarsi in casa dopo le 24 ore, poichè le rapine, le aggressioni in pieno giorno, o sull'annottare, sono all'ordine del giorno, e anche nelle vie più frequentate, non vi è più sicurezza personale. Il sottosegretario di Stato diceva che il personale faceva sforzi di eroismo. Mi consenta che gli dica che lo stesso questore attuale ha dovuto riconoscere come il personale non risponda agli ordini che tassativamente sono dati, ed io posso affermare qui in piena Camera che questi funzionari, perchè non si sentono abbastanza protetti, od abbastanza in numero, molte volte fingono di non accorgersi dei reati che si consumano sotto i loro occhi, appunto per non averne la pena. L'onorevole sottosegretario di Stato ha parlato delle condizioni delle carceri.

Ma dipende dal Governo il porvi rimedio efficacemente!

Da molto tempo il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ha promesso di allontanare questo fomite di infezione morale che si trova entro la città, ed io nutro fiducia che il presidente del Consiglio vorrà, come ha promesso, nel prossimo novembre presentare un disegno di legge perchè specialmente il carcere del Carmine, che è un vero fomite di infezione, sia allontanato dalla città. Ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato che il Ministero si è rivolto all'autorità giudiziaria di Napoli, ed è vero, e debbo tributare un encomio sincero e dovuto all'illustre procuratore generale di Napoli, il commendatore Perfumo, che con grande energia e saviezza ha cercato di dare la mano all'autorità di pubblica sicurezza. Ma risponde il sottosegretario di Stato che mancano gli uomini. Questa è una delle ragioni che ha mosso la mia interrogazione, che l'ha mossa per pregare che in ogni modo, anche con provvedimenti legislativi, si cerchi di aumentare il numero delle guardie di Napoli.

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il progetto è allo studio.

COLOSIMO. Sono contento di ciò, ma non basta. Non mi basta sentirmi rispondere che i reali carabinieri non possono fare il loro dovere perchè sono pochi, che le guardie di città debbono limitarsi a guardare solamente le parti principali della città, perchè io debbo ripetere che nelle vie secondarie, e sono dolente di doverlo dire, le famiglie non si credono sicure nelle proprie case.

L'anno scorso, nell'estate, in alcuni rioni della città di Napoli si facevano delle scalate in pieno giorno alle case in parte abbandonate perchè gli abitanti erano in villeggiatura. Ora domando come si può stare sicuri?

L'onorevole Binelli ricorderà, nello svolgimento della sua interrogazione, come, a proposito di uno dei congressi dei commercianti in Napoli, la signora di uno dei congressisti, in una delle più belle vie di Napoli, nel Rettifilo si vide aggredita e derubata, e questi casi s ripetono frequentemente.

DI SANT'ONOFRIO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. In tutte le grandi città avviene lo stesso.

COLOSIMO. Io quindi mi auguro che si maturi questo disegno di legge, che si voglia provvedere perchè vi sia un aumento reale, non fittizio, di forza, che possa salvaguardare l'incolumità personale delle famiglie nella città di Napoli. È questione molto grave, ed è doloroso dovervi insistere e portarla qui, ma me ne sarà grato anche l'onorevole sottosegretario di Stato, perchè non sono mosso che dall'affetto al paese dove vivo, ed anche dall'interesse di quella cittadinanza, che è stata per molto tempo sotto un terrore più che giustificato.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione. Non essendo presente l'onorevole Leali decade dalla sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici: « per sapere se e quali determinazioni abbia preso per la nuova Aula parlamentare ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Binelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se, assecondando il commercio mondiale del marmo e il voto delle rappresentanze industriali, amministrative e popolari, non creda suo dovere iniziare gli studi per la costruzione del porto di Marina di Carrara dichiarato di 2ª categoria, 2ª classe ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Binelli sa che il porto di Marina di Carrara venne con decreto del 12 maggio scorso promosso di classe, cioè portato alla seconda classe, seconda categoria. Questo deve già fino da ora rassicurarlo dell'interessamento del Governo per quel porto. Stabilita la categoria del porto rimane a vedere quali lavori

occorrano per renderlo in condizioni da prestare convenientemente servizio all'importante sbocco dei prodotti di quelle importantissime cave di marmo, e rimane poi a stabilire il modo, con cui mandare ad esecuzione i lavori necessari. L'onorevole Binelli sa che una Commissione speciale si occupa di accertare le condizioni dei porti italiani e proporre quei lavori e quelle opere che per ciascuno di essi si riscontrino necessarie ed utili. Orbene io posso assicurare il collega onorevole Binelli che la Commissione stessa andrà a visitare anche il porto della marina di Carrara, e nel riferire e nel proporre i lavori, che a quel porto occorreranno, metterà il Governo nella condizione di poter fare gli studi e le proposte sia per i progetti dei lavori da eseguire, sia per gli stanziamenti di fondi che occorrono onde eseguirli. Spero che il collega Binelli si vorrà dichiarare soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

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

BINELLI. Io non ho che a ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta data alla mia interrogazione, in tutto rispondente ai miei desiderî. Lo ringrazio della promessa che la Commissione per lo studio del piano regolatore dei porti nel giro, che sta facendo in Italia, includerà anche una visita alla Marina di Carrara.

Marina di Carrara è un approdo a spiaggia aperta ove si carica molta parte del nostro marmo per essere trasportato da piccoli navicelli ai vapori, che fanno scalo a Genova e a Livorno. Altri bastimenti di maggior portata poi fanno il cabotaggio del marmo nel Mediterraneo.

Per iniziativa di una ditta inglese, fino dal tempo del Governo del Duca di Modena, fu costruito un pontile di legno, al quale è seguito nel 1868 un nuovo pontile, con capitali carraresi, ed oggi un terzo se ne sta costruendo.

Quindi la domanda fatta al Governo, perchè si interessi del porto di Carrara, non è di un favore, ma di una integrazione del lavoro e della iniziativa dei carraresi; al resto pensiamo per conto nostro.

La necessità della costruzione del porto di Marina di Carrara è reclamata anche dalla gente di mare, la quale, venendo, con proprii bastimenti sotto i pontili per caricare, si trova esposta, data la spiaggia aperta, come dissi, ai pericoli, che vengono dai mari burrascosi e dal non poter spesso raggiungere un luogo sicuro di ricovero.

Non sono che tre anni che 45 navicelli, sorpresi in Bocca di Magra, luogo indifeso di rifugio, da improvvisa piena del fiume furono trasportati in mare, cozzarono l'uno contro l'altro, e 17 si perdettero, altri si rovinarono e il destino volle che appunto i più colpiti fossero quelli fra i marinai ed armatori che nel bastimento avevano riposto tutta la loro fortuna e tutto il loro avvenire.

Concludendo, ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della gentilezza che ha avuto nel rispondermi, ed attendo fiducioso che il Governo dia mano a quest'opera che tutelerà gli interessi di un commercio e la vita di coloro che lavorano in un'industria che è vanto e decoro d'Italia. (*Bravo!*)

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

MAJORANA, *sottosegretario di Stato per le finanze.* A nome dell'onorevole ministro del tesoro, mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge; uno per approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento sopra un capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1903-904, e un altro per sistemazione del personale straordinario dipendente dal Ministero del tesoro.

Chiedo alla Camera che siano inviati alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze della presentazione di questi disegni di legge i quali verranno stampati e distribuiti.

L'onorevole sottosegretario chiede che siano inviati alla Giunta generale del bilancio. Se nessuno si oppone così s'intende stabilito.

(*Così è stabilito*).

Votazioni a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge già approvati per alzata e seduta nella tornata di questa mattina e cioè:

Tombola telegrafica a favore dell'ospedale *Umberto I* in Ancona.

Assegno vitalizio ai veterani delle guerre nazionali del 1848 e 1849.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

CIRMENI, *segretario, fa la chiama.*

Prendono parte alla votazione.

Abbruzzese — Abignente — Agnini — Albicini — Alessio — Aliberti — Arnaboldi.

Baccelli Alfredo — Barnabei — Barracco — Basetti — Battaglieri — Bergamasco — Berio

— Bertetti — Bianchi Emilio — Bianchini — Binelli — Biscaretti — Bissolati — Bonacossa — Borghese — Borsarelli — Boselli — Bracci — Brizzolesi — Brunialti.

Cabrini — Calissano — Callaini — Calleri — Calvi — Camera — Campi — Canevari — Cantalamessa — Cantarano — Carboni-Boj — Carugati — Casciani — Cavagnari — Celesia — Celli — Ceriana-Mayneri — Chiapusso — Chiesa — Chinaglia — Ciappi — Cimati — Cimorelli — Cirmeni — Codacci-Pisanelli — Colajanni — Colombo-Quattrofrati — Colosimo — Compans — Cortese — Costa — Credaro — Crespi — Curioni — Curreno.

D'Alife — Dal Verme — Daneo Edoardo — Danieli — De Amicis — Del Balzo Carlo — Del Balzo Girolamo — De Luca Ippolito — De Marinis — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Renzis — De Seta — De Viti-De Marco — Di Rudinì Antonio — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — Di Terranova — Donati.

Facta — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fasce — Fazio Giacomo — Ferrero di Cambiano — Fiamberti — Filì-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fradeletto — Franchetti — Fusinato.

Gaetani di Laurenzana — Galimberti — Galletti — Gallini — Gallo — Galluppi — Garavetti — Gattoni — Gattorno — Gavotti — Ghigi — Giordano-Apostoli — Giovannelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Grassi-Voces — Guicciardini.

Jatta.

Lacava — Lampiasi — Landucci — Laudisi — Lazzaro — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Licata — Lollini — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero — Luzzatto Riccardo.

Majorana — Malvezzi — Maraini — Marcora — Mascia — Masciantonio — Maurigi — Mel — Melli — Mezzanotte — Micheli — Miniscalchi — Montagna — Montemartini — Morandi Luigi — Morando Giacomo — Morelli-Gualtierotti — Morgari.

Negri — Nuvoloni.

Orlando — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Pala — Palberti — Papadopoli — Pavoncelli — Personè — Piccolo-Cupani — Pierotti — Pinchia — Pistoja — Pivano — Poli — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prinetti — Pugliese.

Rigola — Rizzetti — Ronchetti — Roselli — Rossi Teofilo — Rovasenda — Rubini — Ruspoli.

Salandra — Sanarelli — Santini — Saporito — Scalini — Scaramella-Manetti — Schanzer — Serra — Sili — Silvestri — Sinibaldi — Socci — Sonnino — Soulier — Spada — Squitti — Stelluti-Scala — Suardi.

Tedesco — Teso — Ticci — Tinozzi — Torlonia — Torrigiani — Turati — Turbiglio.

Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Varazzani — Vendramini — Vienna — Vigna — Visocchi.

Weil-Weiss.

Zella-Milillo.

Sono in congedo.

Avellone.

Bastogi — Bertolini — Bettòlo — Bonanno — Bonardi.

Cappelli — Carmine — Castelbarco-Albani — Coffari — Colonna — Contarini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cuzzi.

Daneo Gian Carlo — De Asarta — De Gennaro-Ferrigni — De Luca Paolo — De Martino — De Michele-Ferrantelli — De Riseis Luigi — Di Rudinì Carlo — Di Trabìa — Donnaperna — Dozzio.

Fabri — Falcioni — Farinet Francesco — Fede — Francica-Nava — Furnari — Fusco.

Gavazzi — Giaccone — Gianturco — Grippo — Grossi.

Leone — Leonotti — Lucchini Angelo.

Marazzi — Mariotti — Marzotto — Mirto-Seggio — Morpurgo.

Panzacchi — Pelle — Pini — Placido — Podestà — Poggi.

Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Ricci Paolo — Ridolfi — Rizza Evangelista — Rizzo Valentino — Rocco Marco — Romanin-Jacur — Romano Adelelmo — Ruffoni.

Serristori.

Testasecca — Toaldi — Turrisi.

Vagliasindi — Vetroni — Vitale.

Wollemborg.

Sono ammalati.

Afan de Rivera — Arlotta.

Fulci Nicolò.

Ginori-Conti.

Lovito.

Meardi — Merello.

Pavia.

Quintieri.

Ventura — Vollaro-De Lieto.

Zannoni.

Assenti per ufficio pubblico.

Bonoris.

Castiglioni.

Gorio.

Molmenti.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: « Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Alessio e Fani circa la successione dei militari scomparsi in Africa.

Si dia lettura della proposta di legge.

CIRMENI, *segretario, legge*:

Articolo unico.

« Gli eredi, sieno legittimi che testamentari, di ufficiali e militari di truppa, impiegati civili ed operai in servizio nella colonia Eritrea, dei quali non si abbiano notizie dopo decorsi sei mesi dal 1° luglio 1896 potranno essere ammessi al consegnimento dei loro diritti successorî sul patrimonio degli scomparsi producendo la dichiarazione d'irreperibilità contemplata dall' articolo 2 della legge 2 luglio 1896 giusta le norme in esso articolo prescritte.

« Le disposizioni della presente legge cesseranno d'aver effetto decorso un quinquennio dalla data della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale ».

PRESIDENTE Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

ALESSIO. Sarò brevissimo: non domanderò alla benevolenza della Camera che pochissimi minuti di attenzione.

È viva ancora nelle nostre popolazioni ed in particolare in quelle che abitano discoste dai grandi centri cittadini il ricordo dell'immane disastro africano. Rappresentante di una provincia, la quale dette forse il più largo contributo di vittime alla battaglia di Adua, io non posso dimenticare, che l'impressione di quel disastro fu resa tanto più grave non solo per l'estensione dell' eccidio, ma per la dissoluzione degli ordini e dei servizi amministrativi, che apparve nell'autorità militare all'indomani della sconfitta. Noi non abbiamo una relazione ufficiale, che accerti il numero dei morti. Esiste solo un rapporto del colonnello Arimondi, da cui risulta, che si seppellirono 3125 cadaveri di italiani e 518 di ascari. Non si conosce esattamente quanti abbiano preso parte alla battaglia. Si sa che il 29 febbraio a Sauria erano raccolti 20,570 soldati, ma il rapporto Lamberti ne registra come partecipanti alla battaglia del 1 marzo solo 14,519. Il Baratieri però nelle sue *Memorie di Africa* fa salire i combattenti a 16,700, non compresi gli ufficiali. Ancora gli studi migliori a questo riguardo sono quelli di un ufficiale francese, capitano Pellenc, che, prescindendo dal contingente indigeno, registra come partecipanti alla battaglia di Adua non meno di 10,000 italiani, di cui 9,900 soldati e 500 ufficiali; di questi pare sieno morti 4,568, fatti prigionieri 1,300, sopravissuti circa 4,600.

Questa condizione di cose ha reso estremamente difficile il regolamento della successione degli scomparsi. Quando non si abbia una dichiarazione di morte della autorità militare (ed è molte volte impossibile ad essa di rilasciarla per la dissoluzione ora citata dei servizi) conviene giovarsi del procedimento dell'assenza contemplato dal Codice civile. Quindi è necessario attendere intanto il periodo di tre anni della presunta assenza, spirato il qual termine si può ottenere dall'autorità giudiziaria l'immissione in possesso temporaneo e la dichiarazione d'assenza. Ma questa immissione nel possesso temporaneo dei beni non significa altro che il diritto alla amministrazione e al godimento delle rendite, non importa alcuna disposizione di valori ereditari.

Onde conseguire completa la disposizione delle attività è necessario ottenere l'immissione nel possesso definitivo; ma per riuscire a tal risultato occorre che passino trent'anni dal giorno della dichiarazione dell'assenza o 100 anni dalla nascita del presunto assente!

La Camera comprenderà come tale procedimento, a cui sono condannati coloro che hanno diritti da far valere sul patrimonio degli scomparsi sia estremamente irrazionale, dia origine a danni, a disordini nei patrimoni famigliari inconfutabili e perpetui nelle nostre popolazioni il ricordo di un disastro, che noi avremmo tutte le ragioni di vedere dissipato.

L'uomo che prende parte ad una campagna sia come arruolato per dovere di leva, sia che si sacrifichi con l'ardore del volontario, non è un assente, nè si possono a lui applicare i criteri che la legislazione civile ha determinati nei riguardi della successione degli assenti. La legge nello stabilire termini così lunghi per il procedimento dell'assenza è partita dal concetto, che l'assente sia vivo e quindi ha voluto che non sia accordata la disposizione dei valori se non sia trascorso un termine tale da ragionevolmente far ritenere avvenuto il suo decesso.

Ma nel caso degli scomparsi in Africa non esiste la presunzione di vita; esiste purtroppo invece la presunzione di morte.

Ebbene non è giusto far subire agli interessati formalità e termini, che sono conseguenza d' un principio e di una condizione giuridica affatto diversa da quella del fondamento dei loro diritti. Si tratta d'altronde di piccoli patrimoni, di quote di poderi, di premi di rafferme e di sottili depositi accumulati presso le Casse di risparmio, presso le Casse

postali. E questi gruzzoli modesti, e forse invidiati, non possono subire tutte quelle formalità, tutte quelle lunghe attese, che è dato invece di imporre ai grandi patrimoni. Non si dimentichi inoltre, che gli interessati più spesso appartengono alla classe degli artigiani, dei piccoli contadini, delle famiglie popolari, per le quali la difficoltà di non potere accertare la morte del loro caro è assai più grave di quanto non sia per gli ufficiali. Perchè, è doloroso il dirlo, è assai più facile constatare la morte di un ufficiale che quella di un umile soldato. Ora il difenderne le ragioni, il cercare di promuovere una procedura più rapida, più consentanea alle condizioni reali del fatto non risponde soltanto ad un giusto principio di diritto, non si adatta semplicemente ad una regola di equità, ma è proprio di un principio eminentemente giusto, eminentemente democratico.

Ora il problema si è presentato varie volte davanti alla Camera. Il deputato Cottafavi ha svolto una interrogazione sull' argomento il 12 giugno 1899 ed un'altra ne fu presentata nel 1901 dall'onorevole Lodovico Fulci.

Ed è noto che l'onorevole Gianturco, ministro al tempo del disastro africano, ha sostenuto ed ha fatto approvare dalla Camera il 12 luglio 1898 un progetto alquanto complesso, il quale regolava tutta la delicata materia delle successioni in caso di guerra. Ma questo progetto, che applicava alla legislazione italiana il principio ben diverso della dichiarazione di morte del Codice austriaco, non ha potuto trovar favore presso il Senato, al quale pareva che si facesse una lesione troppo grave al sistema del Codice civile.

Quindi in questa parte noi non abbiamo che la legge del 3 luglio 1896. Essa stabilisce, che sieno considerati come morti in combattimento gli ufficiali, militari, impiegati civili ed operai in servizio nella colonia Eritrea, dei quali, dopo scorsi due mesi da un fatto d'armi, non si abbiano più notizie, e prescrive che, in luogo dell'atto di morte, possa servire per attestare la morte una dichiarazione di irreperibilità dell'autorità militare. Ma questa disposizione non è accordata che soltanto *agli effetti esclusivi della legge sulle pensioni civili e militari;* nessuna disposizione è emanata nei rapporti successorî.

Ora pare a me che uguale procedimento possa estendersi anche agli effetti delle successioni.

E la proposta di legge di iniziativa mia – a cui l'onorevole Fani ha dato l'appoggio di tutta la sua autorità tecnica e parlamentare – proposta di cui fu data lettura e di cui si domanda ora la presa in considerazione, contiene appunto tali disposizioni.

Cionondimeno, poichè si tratta di una legge di concessione e di eccezione, io ho voluto metterci un limite di tempo, stabilendo che la facoltà accordata agli eredi potesse essere esercitata soltanto nel periodo di cinque anni dalla promulgazione della legge.

D'altra parte, il principio che io cerco di difendere non porta nessuna lesione alle norme del Codice civile, non altera in nessuna maniera le regole relative all'assenza. Esso cerca soltanto di determinare prescrizioni particolari domandate dalle condizioni di fatto di un caso eccezionale, di un caso anormale.

Io confido che l'onorevole ministro e la Camera, tenendo conto delle gravi difficoltà a cui va incontro la sorte di modestissimi patrimonî, tenendo conto dei sentimenti da cui sono animato, vorranno fare benevola accoglienza alla mia proposta di legge, ai termini della quale non sono punto legato perchè dichiaro di accettare tutte quelle modificazioni e tutti quei temperamenti che mi verranno proposti purchè si possa ad ogni modo raggiungere il desiderio a cui io aspiro; quello, cioè, che si venga ad una soluzione di un argomento per sè delicato, così a lungo e così ingiustamente protratto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

RONCHETTI, *ministro di grazia e giustizia.* Acconsento di buon grado a che la Camera prenda in considerazione il disegno di legge presentato dagli onorevoli Alessio e Fani, facendo solo le riserve consuete in queste circostanze, non fosse che per la forma del progetto. Si tratta di un disegno di legge d'indole eccezionale, che non altera perciò in modo definitivo la legge comune. Esso non tende infatti che a regolare una condizione giuridica dipendente da un fatto speciale. D'altra parte il fatto dolorosissimo al quale si riferisce, risale, come pur troppo ognuno sa, al 1896 ossia a parecchi anni addietro. Vero è che la proposta di legge nei suoi termini precisi tende a regolare i diritti in genere degli eredi legittimi e testamentari dei militari, funzionari e agenti in servizio nella Colonia Eritrea, dei quali non si ebbero notizie dopo decorsi sei mesi dal 1° luglio 1896; ma appunto per quest'accenno all'anno fatale 1896, è evidente che si riferisce agli eredi dei caduti nelle nostre battaglie contro l'Abissinia. Data dunque l'indole specialissima della legge; data la legge 2 luglio 1896, n. 286, che pure agli eredi di quei gloriosi estinti stabiliva norme e limiti speciali per la liquidazione delle pensioni, non ho alcuna dif-

ficoltà a raccomandare alla Camera la presa in considerazione del progetto di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro consente che sia presa in considerazione la proposta di legge di iniziativa parlamentare testè svolta dall'onorevole Alessio. Ora interrogo la Camera se intenda che questa proposta di legge sia presa in considerazione.

(*La Camera delibera di prendere in considerazione la proposta di legge dei deputati Alessio e Fani*).

Presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Mi onoro di presentare alla Camera i due seguenti disegni di legge:

Leva di mare sui nati nel 1884;

Navigazione di cabotaggio riservata alle navi di nazionalità italiana.

Domando che questi due disegni di legge siano dichiarati urgenti.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che siano dichiarati urgenti.

(*L'urgenza è ammessa*).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese diverse per opere pubbliche durante il quadriennio dal 1904-905 al 1907-1908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-1908.

La discussione generale è stata chiusa nella seduta di ieri. Vi sono però tre ordini del giorno di deputati inscritti nella discussione generale, i quali hanno diritto di svolgere questi loro ordini del giorno, quante volte siano secondati da 30 deputati.

L'onorevole Calissano ha rinunziato a svolgere il suo ordine del giorno...

CALISSANO. No, no!

PRESIDENTE. Ieri è stato chiamato, ma non era presente.

L'onorevole Calissano ed altri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo vorrà completare i necessari studi per abbreviare e migliorare le comunicazioni dei maggiori centri agricoli industriali del Piemonte colla Lombardia e col Mare Ligure, lo invita intanto a provvedere sollecitamente ai lavori indispensabili per rendere la linea di Savona-Torino adatta al traffico crescente del porto di Savona ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato da 30 deputati. Chi l'appoggia sorga.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Calissano ha facoltà di parlare.

CALISSANO. Onorevoli colleghi, non è al quarto giorno della discussione di questo disegno di legge che io intenda di fare un discorso.

Ho presentato un ordine del giorno, a nome anche di altri colleghi, e rinuncerei volentieri a svolgerlo per la fiducia che m'ispira l'onorevole ministro se non ritenessi opportuno di chiarire alcuni punti, che non è prudenza siano dimenticati o rimangano oscuri nella presente discussione.

Il mio ordine del giorno è il seguente:

« La Camera, confidando che il Governo vorrà completare i necessari studi per abbreviare e migliorare le comunicazioni dei maggiori centri agricoli industriali del Piemonte colla Lombardia e col Mare Ligure, lo invita intanto a provvedere sollecitamente ai lavori indispensabili per rendere la linea di Savona-Torino adatta al traffico crescente del porto di Savona ».

Sono due le affermazioni in esso contenute. La prima ed implicita è questa: che la costruzione della Cuneo-Ventimiglia-Nizza non risolve che in minima parte il problema ferroviario piemontese; che molte altre necessità per nuove linee di comunicazione battono purtroppo ancora alle nostre porte, necessità alle quali dovremo ben presto provvedere.

L'altra affermazione più esplicita è la seguente: che cioè mentre per attuale indeclinabile condizione di cose - frutto di lunghe dimenticanze, di gravi e persistenti errori commessi e dei quali le popolazioni delle nostre regioni scontano ora le dolorose conseguenze, - l'attesa per le risoluzioni più gravi, cioè per la costruzione di nuove linee, dovrà essere lunga, è indispensabile che si provveda a mettere le linee attuali in condizioni tali di esercizio da poter corrispondere, se non perfettamente, almeno con vantaggio sullo stato odierno, ai bisogni per cui esse furono create. L'onorevole Rubini ieri, certamente con autorità che non può soffrir confronto con quella di chi ha l'onore di parlarvi, ha accennato per altre regioni ad una condizione di fatto che corrisponde a quella di alcune delle nostre subalpine.

Ed io intendo, appunto se non mi mancherà la cortese attenzione della Camera, di dimostrare che sebbene siano tre le linee ferroviarie che con-

giungono Torino ed il Piemonte al mare, la Torino-Alessandria-Genova, la Torino-Acqui-Genova, la Torino-Bra-Savona, esse non bastano punto ai bisogni dei traffici locali e portuali. Certamente io non mi dissimulo che ad alcuno dei nostri colleghi, e a quelli delle provincie meridionali specialmente, farà meraviglia il sentire che il Piemonte, congiunto con tre linee al mare, ancora si lagni di comunicazioni insufficienti; e non mancherà forse chi vorrà accogliere il dubbio di esagerazioni da parte nostra! Di queste siamo pur troppo incolpati, ma da chi non conosce le condizioni vere delle regioni nostre! Chi in buona fede ha questi dubbi, chi crede si ecceda in domande verso il Governo, respinga per ora la mia affermazione: io non me ne lagnerò se sarà tanto cortese da giudicarla dopo la dimostrazione che mi propongo di dare.

Non ripeterò quello che, sia pure di sfuggita, ha detto l'onorevole Rubini per la linea *Alessandria-Novi-Genova*. Voglio soltanto ricordare ancora agli onorevoli colleghi che oltre ai difetti che dirò d'*origine* di quella linea e che la rendono assolutamente inidonea alle necessità del grande traffico mercantile cui dovrebbe servire, essa ha già un grave compito, quello di provvedere all'enorme movimento di viaggiatori dalle linee settentrionali al mare. Di questo movimento essa continua ad essere gravata, nonostante la linea Milano-Parma-Spezia, ed è tale che basterebbe da sè, senza altre cause, ad intralciare un intenso e normale servizio di merci; servizio che pure dovrebbe essere suo obbiettivo per il desiderabile incremento del porto di Genova. In alcune epoche dell'anno, non ogni mese, ma ogni 15 giorni e quasi ogni settimana, la stazione di Santa Limbania a Genova rimane chiusa all'arrivo delle merci, perchè così grande è l'affollamento che il ricevere altre merci è impossibile.

Vediamo ora le condizioni dell'altro linea: la *Torino-Ovada-Genova*. Questa linea, onorevoli colleghi, sia per difetti originari di costruzione sia per altre circostanze, che è inutile oggi richiamare dinanzi alla Camera, è d'una potenzialità minima, ed oggi questa sua potenzialità (prego la Camera di voler notare questo gravissimo fatto) ha raggiunto veramente il massimo grado! Orbene questo grado massimo è dato da un prodotto medio chilometrico annuo di appena lire 27,409! Non c'è mezzo, ripeto, di poter ottenere di più!

Se fosse presente l'onorevole Nofri, io vorrei invocare la sua testimonianza per ricordare una recente constatazione fatta *de visu*, raccolta direttamente dalla voce degli stessi macchinisti, i quali confessavano che talora, quando da Genova debbono procedere verso Acqui, se il carico è superiore ai 5 o 6 vagoni, si corre ad ogni istante il rischio di rimanere per la strada perchè con le macchine ordinarie è impossibile il traino di maggiore peso. (*Commenti — Impressione*). Dunque le due linee: l'Alessandria-Novi-Genova e la Torino-Acqui-Genova sono nella condizione che ho detto, cioè nell'impossibilità di dare sfogo al traffico. Vengo ora a parlare della terza linea, la *Torino-Brà-Savona*. Noti subito ed in cortesia l'onorevole ministro e si compiaccia la Camera non trascurare che io considero la linea Torino-Brà-Savona non a se, ma - per maggiore concessione alla tesi di eventuali contradditori - come collegata con l'altro tronco di strada Acqui-San Giuseppe.

Onorevoli colleghi! Quando il mio egregio amico l'onorevole Cirmeni lamentava l'altro ieri nella sua malinconica interrogazione, i vetri rotti o mancanti, nel treno che qui lo riportava dalla sua Sicilia, e il pericolo di rimanere affumicato lungo la linea, nelle frequenti gallerie, io gli dicevo: ma se tu conoscessi le condizioni del servizio di alcune nostre linee - e ricordavo tra le altre la linea Savona-Torino e specialmente le condizioni del tronco San Giuseppe-Savona - non avresti il coraggio di lagnarti dei vetri rotti e del materiale mobile deplorevole, non oseresti parlare di pericolo d'affumicamento, perchè ben altri sono i guai nostri, i nostri pericoli. E gli dicevo che la linea Savona-Torino è la vera Cenerentola fra tutte le linee italiane. Egli, il mio amico Cirmeni, sorrideva, e sorride anche ora, ed io rinunzio a persuaderlo. Ma la dimostrazione del mio asserto, per quanto riguarda l'oggetto della discussione odierna, la voglio dare, ed in brevi parole con poche cifre.

Le interruzioni, che sono frequenti su tutta la linea, nei tronchi Cherasco-Narzole e nel tratto Ceva-San Giuseppe, sono addirittura NORMALI nel tronco San Giuseppe-Savona specie in alcune stagioni, come l'autunno piovoso, quando i bisogni del traffico per le vendemmie sono maggiori e la linea dovrebbe servire allo scarico pronto degli affollati piani caricatori, ingombri delle nostre preziosissime uve. Tutto su quella linea, come d'altronde in molte altre che si collegano con essa, e che dànno tanti profitti alla società che la esercita, è in condizione insufficiente e deplorevole, - tutto, materiale fisso e materiale rotabile, stazioni, magazzini, piani, accessi, vagoni per viaggiatori e per merci, dei quali alcuni restano settimane e settimane in servizio con la etichetta *in riparazione*. Se con ciò, e per ciò, sono frequenti le interruzioni, le sospensioni, i rallentamenti, i trasbordi, i ritardi, le confusioni, gli smarrimaneti non è certo a meravigliare. E ciò, ripeto, specialmente succede nel tronco Savona-San Giuseppe, nonostante le proteste vivaci ed insistenti del mio amico onorevole Cortese, firmatario all'ordine del giorno! Così su quella linea pochi i viaggiatori, oltre quelli che per necessità assoluta vi debbono transitare,

lento, difficile, disordinato, insufficientissimo il servizio merci.

Ma un altro fatto più grave io voglio segnalare all'onorevole ministro, sul quale la prego di raccogliere non oggi soltanto la cortese attenzione per le mie povere ma convinte parole, ma anche più tardi, nei suoi diligenti e solleciti studi.

Il porto di Savona cresce ogni giorno d'importanza e quella città simpatica ed operosa, fiorente per antica e nuova ricchezza, vede ogni giorno crescere di questa le fonti. Raccolgo dalle statistiche ufficiali che nell'ultimo decennio la media del carico de' vagoni del solo porto supera di un terzo quella del decennio precedente e che al 1900 si era giunti a caricarne 342 in un solo giorno! Non occorre dire che dal 1900 in poi la potenzialità e la forza contributiva del porto di Genova sono certamente cresciute!

Invece gli impianti ferroviari sono rimasti come erano 10 anni innanzi o quasi e la potenzialità massima dello sfollamento della linea Savona-San Giuseppe, che porta circa l'84 per cento dei vagoni caricati nel porto, più una parte di quelli caricati alla stazione Savona-Letimbro, è ancora di 255 vagoni per giorno, o poco più, con una differenza delle due potenzialità di carico e di sfollamento di oltre 80 vagoni al giorno!

Tutto ciò quale incaglio, quale difficoltà crescente per il traffico, quale danno costituisca io davvero non sento il bisogno di chiarire a voi, onorevole ministro, a voi, onorevoli colleghi! E se questa, onorevoli colleghi, è la condizione delle cose anche per la linea Torino-Brà-Savona, io credo di avere dimostrato fino all'evidenza il mio assunto, che cioè le linee attuali tra il Piemonte e il mare imperfettamente, e molto imperfettamente, corrispondono ai bisogni del traffico importantissimo locale e del traffico portuale. E poichè ho detto che volevo considerare la Torino-Savona, anche nella linea che vi si congiunge, l'Acqui-Savona, a darvi più chiara la idea di quale enorme traffico l'infelicissimo tronco S. Giuseppe-Savona debba sopportare, ricorderò due dati, cioè i proventi annuali chilometrici del tronco stesso, che per il movimento relativo alla Torino-Savona è di lire 32,420 e per quello derivante dalla Acqui-Savona è di lire 17,796 – e così d'un totale di lire 50,216.

Ma l'argomento mi trae ad un altro rilievo. Consentano gli onorevoli Ciappi e Abignente che, senza entrare nella loro fervorosa disputa, a dimostrazione della produttività delle nostre linee in confronto di altre e specialmente della Roma-Napoli, io richiami questi dati importantissimi. Mentre la linea Roma-Napoli ha due binari, una pendenza massima del 17,2 per mille, un raggio minimo di curva di 400 metri, e la Savona-San Giuseppe non ha che un binario, ha la pendenza massima del 25 per mille e il raggio minimo delle curve di 300 metri, il prodotto chilometrico medio del traffico della Roma-Napoli fu nel 1900 di lire 45,362, quello della Savona-San Giuseppe, non ostante queste condizioni, fu di lire 47,413.

Ma continuo o meglio ritorno alla mia dimostrazione. Si dirà: se insufficienti sono le linee attuali verrà però la Cuneo-Ventimiglia-Nizza a completare le deficienze lamentate!

Esaminerò molto obbiettivamente anche questo lato della questione. Ma prima di farlo desidero ricordare quanto l'amico onorevole Filì-Astolfone ha osservato in questa discussione a proposito della Cuneo-Ventimiglia-Nizza e più della sua dimenticata Castelvetrano-Porto Empedocle. Egli volle rappresentare il ministro Tedesco quasi come il creatore della Cuneo-Nizza! L'onorevole Filì-Astolfone non ricordava che il ministro Tedesco è molto giovane e ch'egli si avviava appena appena agli studi, era uscito appena dalla fanciullezza, quando la Cuneo-Nizza era, da tempo, diventata legge dello Stato.

Alle altre parole un po' vivaci dell' onorevole Filì-Astolfone, parole che esprimono tutto il suo affetto per la sua terra, e per le aspirazioni legittime di quella nobilissima regione, ma colle quali egli quasi accusava tutti i ministri meridionali che precedettero l'onorevole Tedesco, e lo stesso ministro Tedesco di ricordarsi soltanto degli interessi del settentrione, io voglio con minore vivacità ma, spero, con maggiore esattezza rispondere, con un rilievo solo, che se il ministro Tedesco avrà l'onore, come glielo auguro, di apporre il nome suo a questa legge della Cuneo-Nizza, egli ebbe anche un altro onore, quello di firmare la legge per la Basilicata, ed avrà l'altro non minore di firmare la legge dell'Acquedotto pugliese.

Onorevoli colleghi! In questo incessante affannarsi di ogni parte d'Italia per il miglioramento delle proprie condizioni io non veggo che il grande desiderio di far più bella e più ricca la patria comune. Ma, se così è, asteniamoci dal considerare come effetto di meschine, piccole, incivili competizioni, ciò che è dovuto a ragioni storiche ed economiche, legittime, vere e non s'impazientino coloro che non possono, senza colpa forse propria, certo senza demerito altrui, arrivare i primi!

E vengo alla *Cuneo-Nizza*.

Io non condivido in proposito le preoccupazioni, che d'altronde mi paiono soverchie, dell'amico Nuvoloni il quale ha parlato l'altro ieri, cercando di dimostrare che la Cuneo-Nizza non rappresenta un interesse che per la Francia, per la Provenza!

Memore dei vincoli che a quella e a Nizza ci legano, vincoli di sangue, di onore, di tradizioni, e del non lontano giorno del malinconico addio, non vorrei neanche riguardare sotto il solo aspetto economico la cosa, quantunque anche dal lato economico – tale è la mia convinzione – la nuova comunicazione con Nizza, la *contea*, che, come disse Giacosa, *vale un trono*, gioverà senza dubbio al Piemonte, alla Liguria, e ad altre regioni italiane.

Però io non posso disconoscere che colla Cuneo-Nizza non saranno certamente risoluti i più gravi problemi che concernono gli interessi ferroviari di Torino e delle regioni piemontesi, e che le condizioni del traffico, quali ho esaminate in relazione alle tre linee attuali, rimarranno uguali o pressocchè uguali a quelle che ho lamentate.

Per la conveniente risoluzione del problema la Cuneo-Nizza dovrebbe sodisfare a uno di questi due intenti, se non a entrambi, – cioè o di riuscire a sfollare la linea Genova-Torino dall'enorme numero dei viaggiatori, che ne ingombra il servizio merci, ovvero ad alleggerire sensibilmente la Torino-Savona dal servizio merci attuale.

Ma la Cuneo-Nizza servirà nè all'uno nè all'altro di questi intenti.

Da Torino per Nizza la maggiore distanza in confronto del porto di Savona, sarà pressochè di 50 chilometri e con pendenze che, se non erro, raggiungeranno il 26 per mille; in queste condizioni il servizio merci Torino-Mare e viceversa non avrà vantaggio a tenere la via Cuneo-Nizza.

Nè sarà diversamente da Milano.

Da Milano per arrivare a Nizza colla linea attuale di Genova si ha un percorso di circa 7 chilometri appena più lungo di quello che si avrà da Milano per Torino e Cuneo a Nizza. Noti la Camera: 7 chilometri appena di minor percorso per la linea nuova (!) – cioè per Torino e Cuneo 345 chilometri, per Genova-Ventimiglia 338 chilometri! Poca dunque la differenza.

Ma il confronto riescirà tutto a danno della Cuneo-Nizza, se si considera che la linea Milano-Genova-Ventimiglia permette la celerità dei treni, non consentita mai dalla Cuneo-Nizza, anche se doppio il binario, e ciò per le forti pendenze che in certi punti è del 26 per mille, con un vertice da superare di oltre i 500 metri sul livello del mare.

Tralascio di accennare alle doverose previsioni circa il difficile servizio durante la stagione invernale in quelle regioni di alta montagna e mi limito a dire che per i viaggiatori da Milano la convenienza del percorso da Milano a Nizza per Cuneo sarà minore che per la linea Genova-Ventimiglia!... Nè può farsi previsione diversa per le merci – le quali seguono naturalmente quella via che meglio risponde anche agli interessi di chi spedisce, quella via dove la merce viaggia più celeremente, più sicuramente ed a minor costo.

Or bene nè la maggior celerità, nè la maggior sicurezza, nè il minor costo effettivo saranno assicurati alle merci dalla nuova linea Cuneo-Nizza: così come è progettata, essa non risponderà a queste esigenze.

Nemmeno le nostre valli, la valle del Tanaro ad esempio, tanto industre, tanto operosa, potrà efficacemente giovarsi della Cuneo-Nizza perchè non ha linea di congiunzione che la raccordi direttamente con Cuneo. Siamo obbligati (lo sa il collega Galimberti che mi ascolta) per arrivare dalla nostra valle Tanaro a Cuneo a fare dei giri lunghi per Mondovì o per Cavallermaggiore, con enorme perdita di tempo e con aggravio di spesa.

La Cuneo-Nizza adunque gioverà a Torino ma non molto; – servirà a ben poco per le comunicazioni con Milano; – gioverà pochissimo alle valli del Tanaro, e alle più lontane del Belbo, della Bormida! Essa non avrà una pratica e larga utilità se non quando sarà collegata, attraverso l'ubertoso piano che ha per centro l'antica Bene de' Vagienni, colle fertili valli che io ho ricordato, specialmente colla valle del Tanaro, dove così ricca e così intensa è la produzione viticola, e quando per la mia città natale, Alba, sarà congiunta ad Asti e di là per Casale-Mortara a Milano.

È un pensiero questo non degli ultimi anni ma vagheggiato da moltissimo tempo, – è un progetto per il quale i nostri Comuni hanno già da tempo votato somme egregie di concorso, pronti ad ogni sacrifizio qualora il Governo si decida alla costruzione di questa linea che ha un'importanza non solo economica, ma, per dichiarazioni di illustri uomini competenti e di consessi autorevoli, anche strategico-militare.

Ma non basta. Fortunatamente all'iniziativa del raccordamento della Cuneo-Nizza attraverso il cuore del Piemonte, con Milano, ha aderito questa illustre città, dove, coi ricordi dell'antica dominazione viscontea tra noi, vivono le memorie dei larghi e benefici traffici sui nostri mercati, e dove non può non sorridere l'idea di poter in poche ore con una linea comoda, rapidissima, attraversando paesi ricchi ed industriosi, portarsi dalla capitale lombarda al mare, dalle brumose vie della città febbrilmente operosa alle fiorite sponde di Nizza bella e quieta, anche per dare e ricevere lo scambio delle ricche produzioni.

Se non mi pungesse il doveroso timore di abusare della vostra pazienza, onorevoli colleghi, e di deviare dal tema della discussione, io potrei con poche cifre dimostrare, in confronto della

grande utilità della Cuneo-Alba-Asti, la non grave spesa della sua costruzione e delle poche rettifiche di tracciato da Asti, per Casale e Mortara.

Ma l'onorevole ministro queste cose non le ignora, ed io quindi mi limito a pregarla a guardare con occhio benevolo a questa nuova linea, la quale oltre all'interesse d'una grande regione, costituita dai piani di Bene Vagienna, di Fossano, di Cherasco, dall'Albese e dall'Astigiano, servirà a rendere utile praticamente la Cuneo-Nizza.

Ma io vi prego, onorevole ministro, e credo con ciò d'interpretare il pensiero di molti altri colleghi, di considerare questi nostri desiderî anche sotto un altro aspetto. Sarebbe inutile, o quasi, per noi pensare a provvedere queste grandi linee di traffico, che congiungono le città maggiori e lontane, se non ci occupassimo anche del collegamento loro alle città minori, ai centri produttori agricoli ed industriali.

Già altra volta ebbi occasione di segnalare la disgraziata condizione dei nostri servizi ferroviari sulle linee secondarie, ma mi piace di ripeterla ora, – che cioè peggiore non potrebbe essere.

Nessun treno diretto, nessun treno accelerato che metta in rapida comunicazione le stazioni capi-linee! Su tutte le linee, in tutti i giorni, in tutti o quasi, i treni per viaggiatori il servizio cumulativo delle merci; e nello stesso tempo nessun riguardo alle necessità, sia pure temporanee, di speciali servizi lungo la linea nei giorni di fiere, dei grossi mercati, nella stagione dei raccolti, od in altra di eccezionale concorso.

Non parliamo poi degli orari!

Nessun coordinamento, tranne rarissimi casi, con quelli delle grandi linee, e tra le varie linee secondarie. Si direbbe anzi che in alcuni casi essi sono fatti a studio per negare le desiderate coincidenze, colla irrisione dell'arrivo del treno della linea secondaria fissato a pochi minuti dopo la partenza del treno delle grandi linee, e colla prospettiva della lunga preordinata attesa.

Protestano gli interessati, reclamano le Camere di commercio, i Comuni, e la risposta è uniforme «bisogna fare arrivare il treno della linea secondaria in stazione qualche minuto dopo, perchè il treno diretto possa trovare sgombri i binari!»

E questa necessità consiglia talora anche il ritardo nell'arrivo, ed i forzati indugi dei convogli a pochi metri dalla stazione, quando l'orario accorderebbe la coincidenza! Linee sgombre e i viaggiatori delle linee secondarie, i poveri *provinciali*, attendano! Per loro il tempo non è moneta!

Onorevole ministro! Nel Gabinetto di cui ella è così distinta parte, vi è un ministro, il quale, membro un giorno d'una Commissione per l'ordinamento delle ferrovie, ebbe il felice pensiero di proporre che a tutti i capoluoghi di circondario fosse assicurata una coppia di treni diretti ogni giorno per portare gli abitanti delle contrade lontane verso Roma, cioè dalla periferia al centro della Nazione.

Coraggiosa proposta, non c'è che dire!

Ebbene, io non ripeto a lei quella proposta, ma le raccomando invece e soltanto di volere seriamente pensare a migliorare anche questa condizione di cose. Quando si pensi che da centri come Cuneo, Alba, Mondovì, Bra, Fossano, Ceva, Saluzzo ed altre città per arrivare alle città maggiori, come Genova, Milano, o per giungere alla capitale, basta un ritardo di pochissimi minuti per vedere mancata la coincidenza e il viaggio non si può compiere più che nel giorno successivo, non potrà negarsi la legittimità del desiderio di vedere meglio assicurati questi servizi, meglio ordinati ed armonizzati gli orari, allo scopo specialmente di mettere in continua, utile e facile comunicazione fra loro le contrade lontane, e specialmente le città minori con i diversi centri di consumo e di esportazione.

Può altri, non l'onorevole ministro cui mi rivolgo, che ha alto l'ingegno, come lunga l'esperienza, vivo il sentimento del pubblico bene e lucida la visione della necessità dei commerci e delle industrie, può, dico, altri, non lui, dubitare della importanza di queste mie constatazioni, della giustizia di queste mie doglianze, e della opportunità delle mie vive raccomandazioni.

Ma io ritorno al tema del mio ordine del giorno, anche per riassumermi e conchiudere.

La Cuneo-Ventimiglia-Nizza, iniziativa consacrata da una legge, comunicazione utile a varie provincie della Liguria e del Piemonte, non avrà la sua potenzialità effettiva, quale può essere desiderabile, nell'interesse del commercio subalpino, e della parte settentrionale d'Italia, se non quando avrà il suo collegamento diretto col centro del Piemonte, colla capitale lombarda, coi valichi del Gottardo e del Sempione.

Nonostante la costruzione della Cuneo-Nizza e le rettifiche dei tracciati correlativi Torino-Cuneo, Cuneo-Vievola, una nuova linea sarà indispensabile che metta in diretta comunicazione Torino ed il Piemonte col mare, e ciò nell'interesse delle regioni subalpine e del traffico locale e portuale.

A questo proposito, e sul migliore tracciato che la nuova linea fra Torino e il mare dovrà seguire, sono sorti, lo so, e durano i dispareri.

Ma io non intendo ora di parlare di ciò; me ne mancherebbe il diritto in questo momento, e verrei meno ad ogni senso di convenienza e d'opportunità.

Quindi è che agli entusiasmi degli onorevoli Berio e Nuvoloni per la Garessio-Oneglia-Porto Maurizio mi parrebbe incivile, specialmente ora, contrapporre altri entusiasmi non meno sinceri per altre linee, tanto più che il vagheggiare ed il difendere l'una non equivale a combattere o ad escludere l'altra. Comunque fosse di ciò non sarebbe l'ora di contese, che servono a dividere gli animi nostri ed i comuni sforzi; in questo momento dobbiamo raccoglierci in una sola affermazione, la necessità assoluta imprescindibile di nuove comunicazioni fra Torino e il mare ligure. Certamente nella contesa aperta fra i varii tracciati io non potrò dimenticare, e m'è caro sperare non saranno trascurati, i cospicui interessi e le antiche legittime aspirazioni di tutta quella regione che ha per centro Alba, la quale ha anch'essa diritto di non essere più messa in disparte come lo fu, in un collegamento più diretto con Torino e col mare.

Ma, lo ripeto, se anche può considerarsi come aperta la contesa, l'ora della risoluzione è pur troppo non imminente. Essa però non potrà tardare, ed io oggi, a testimonianza della nostra concordia nel mirare unicamente a quella che sarà la migliore, altro non chiedo se non che il Governo, sollecito degli interessi di tutti, affretti colle sue iniziative, coi suoi aiuti quella risoluzione e la illumini coi suoi studi.

E vengo all'ultima parte del mio ordine del giorno.

Come l'onorevole ministro avrà già notato, l'onorevole Daneo ha fatto seguire al mio ordine del giorno la presentazione d'un altro, che porta la firma di altri autorevoli colleghi, e nel quale si riproduce il concetto già da me esposto che le comunicazioni ferroviarie tra il Piemonte e la Liguria meglio rispondano all'importanza dei traffici tra le due regioni e si ripete il mio invito di migliorare l'attuale linea fra Torino e Savona.

Io ringrazio l'egregio amico onorevole Daneo del suo cortese proposito di venire in aiuto a questa parte degl'intenti miei, egli che può parlare molto più autorevolmente ed efficacemente di me.

Ma a prevenire qualsiasi equivoco e a dare esatta la interpretazione del nostro intento in quanto è comune ed in quanto si distingue, a seconda di quanto a lui lealmente esposi quando pensai a formulare il mio ordine del giorno, e quindi prima di presentarlo, dirò che egli e i suoi colleghi, uniti a noi nel desiderare più dirette vie fra Torino e Savona e i centri intermedi, non potevano dare con eguale animo adesione all'altro nostro voto per abbreviare e migliorare, mediante la Cuneo-Milano, le nostre comunicazioni colla Lombardia.

Così stanno le cose e così si spiega la successiva presentazione dell'ordine del giorno dell'onorevole Daneo e degli altri colleghi, coi quali però siamo concordi nel volere sempre più stretti i vincoli della nostra regione colla antica e diletta nostra capitale, la città di Torino.

E rinunzio a svolgere ulteriormente questa seconda parte del mio ordine del giorno, sia perchè mi pare di avere detto a sufficienza per dimostrare la necessità di migliorare, prontamente e sensibilmente, le condizioni della Torino-Brà-Savona, onde, se non eliminati completamente, il che sarebbe forse impossibile, siano corretti in parte i difetti che la rendono così inidonea ad un normale servizio, sia perchè intende ancora discorrerne l'onorevole Daneo.

Onorevole ministro! onorevoli colleghi!

Non sono venuto a voi, nel trattare il grave argomento con frasi altisonanti, nè con parole semplicemente affettuose ed auguranti: mi sono anzi, ed a bello studio, tenuto lontano da ogni lirismo e da ogni esagerazione.

Alle gravi risoluzioni, quali quelle che toccano problemi di tanta importanza economica, e di tanta difficoltà tecnica e finanziaria, occorrono studi profondi, ragionamenti serii, preparazioni ponderate, onde non accada che deliberazioni prese oggi, possano apparire inutili o dannose domani.

Ma ora che il mio ragionamento, allo scopo della dimostrazione che volevo dare, è finito, consentite, onorevoli colleghi, ch' io lasci libero sfogo anche al mio cuore.

La contemporanea approvazione nello stesso disegno di legge delle due linee Roma-Napoli e Cuneo-Nizza, rappresenta un fatto non soltanto di importanza economica grandissima per il nostro paese, ma di altissimo valore morale. L'una ci congiunge da vicino ad una Nazione amica, l'altra rinsalda colle eliminate distanze la fraterna solidarietà delle regioni italiane.

In questo altissimo pensiero io veggo tracciata la storia della patriottica rinascenza nostra e delinearsi le migliori speranze per il nostro paese, e parmi doveroso sempre, e in questa occasione specialmente, ricordare quanti negli anni lontani e vicini hanno preparato alla patria nostra queste leggi di vero progresso civile, di miglioramento economico e di giustizia distributiva. Concedete che tutta la gloriosa falange io la riassuma nel nome di Giuseppe Biancheri, l' illustre veterano del Parlamento, e veterano

altresì indomito di questa battaglia, che avrà lieto fine col disegno di legge approvato.

Onore a Giuseppe Biancheri, ed a lui un vivo augurio! A rivederla fra qualche anno, per la nuova linea, a Nizza! (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera il decreto reale, che autorizza il ritiro del disegno di legge: « Modificazioni al ruolo organico degli interpreti di prima categoria ».

Mi onoro pure di presentare alla Camera il disegno di legge: « Modificazioni al ruolo organico della seconda e terza categoria del Ministero degli affari esteri ». Chiedo che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta generale del bilancio.

Mi onoro infine di presentare alla Camera il disegno di legge: « Approvazione del contratto di permuta di un terreno, sito sulla spiaggia di Porto Said con altro del Governo egiziano, per la costruzione di un edificio scolastico ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del decreto reale, con cui si ritira il disegno di legge riguardante gli interpreti, e della presentazione di altri due disegni di legge, il primo dei quali l'onorevole ministro chiede sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio. (*Pausa*) Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: « Disposizioni riguardanti il personale subalterno, addetto alle strade comunali obbligatorie ».

Prego la Camera di voler consentire che questo disegno di legge sia trasmesso alla Commissione generale del bilancio, in quanto che essa si è occupata del disegno di legge, riguardante gli organici, di cui questo è un complemento.

Mi onoro parimenti di presentare alla Camera il disegno di legge: « Autorizzazione di vendita di stabili demaniali nell'ex stazione ferroviaria di Milano, Porta Nuova, alla Società anonima cooperativa per gli agenti delle strade ferrate, sedente in Milano ».

Finalmente mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: «Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 24 febbraio 1904 in alcuni comuni della provincia di Aquila ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi tre disegni di legge, il primo dei quali, secondo la domanda fatta dal ministro, non essendovi osservazioni in contrario, sarà trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Si riprende la discussione del disegno di legge per l'esecuzione di opere pubbliche nel quadriennio 1904-905 al 1907-908.

PRESIDENTE. Viene ora un ordine del giorno dell'onorevole Daneo Edoardo ed altri, così concepito:

« La Camera invita il Governo ad ordinare opportuni studi per ottenere che le comunicazioni ferroviarie tra le regioni ligure e piemontese, rispondano all'importanza della produzione e dei traffici e alla loro continua espansione, e segnatamente a rendere più dirette, efficaci e giovevoli anche agli importanti centri intermedi le comunicazioni tra Torino e Savona ».

Chiedo alla Camera se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

L'onorevole Daneo Edoardo ha facoltà di svolgerlo.

DANEO EDOARDO. Onorevoli colleghi! Non prenderò molto tempo alla Camera poichè l'onorevole amico Calissano, svolgendo assai copiosamente il suo ordine del giorno, già illustrò molta parte degli intenti speciali a cui mirava il nostro. Egli accennò però per un momento che la contesa era aperta relativamente alle nuove linee per cui potesse nel futuro aprirsi nuove vie verso il mare il traffico del Piemonte. Ma io credo che la sua frase non abbia voluto asserire ciò che certo non sarà mai; cioè che possa ora o nell'avvenire esservi discordia d'intenti fra i rappresentanti della regione piemontese, od anche fra le deputazioni piemontese e ligure. Può esservi bensì diversità di visuali, ma unità d'intenti e concordia nei fini vi sono, e speriamo che vi siano sempre.

DE SETA. Siete stati sempre concordi!

DANEO EDOARDO. Speriamo di esserlo sempre, come lo siete spesso voi e ve ne lodiamo. E noi e voi fummo, siamo e saremo pure concordi ogni qual volta il consenso di coloro che meglio conoscono gli interessi di una regione, dia affidamento di efficacia per una proposta che a quella regione giovi, perchè sappiamo che nello sviluppo e nel benessere delle varie provincie è la fortuna della nazione.

E noi oggi consacriamo appunto, amico De Seta, un grande fatto dipendente da una riunione occasionale forse, ma certo buona negli intenti e nel fine, di due proposte giovevoli a re-

gioni diverse e lontane. La presentazione contemporanea dei progetti relativi alla Cuneo-Nizza ed alla Roma-Napoli, ha significato questo come disse assai bene l'onorevole ministro: che non per il calcolo gretto del tornaconto immediato, ma per il senso vero e profondo di ciò che occorre per lo svolgimento economico del paese, si guarda con pari interesse al nord ed al sud. E se al nord la più lunga maturazione economica, sociale e politica ha fatto sì che i traffici più svolti abbiano delle esigenze più chiare, più precise e più immediate, d'altra parte è in tutti la speranza, la fiducia, anzi la sicurezza che possano avere grande, prossimo, meraviglioso svolgimento l'attività economica e la vita sociale e politica delle provincie del Mezzogiorno.

E questa fede sicura ispira oggi la nostra concordia ideale e visibile di intenti e ispirerà la nostra opera avvenire, non solo per le proposte di linee ferroviarie che appaiono opportune, ma per tutte le proposte che possano riguardare il desideratissimo svolgimento degli interessi meridionali.

E voi ci vedrete pronti e desiderosi, noi, di votare, quando il momento ne maturi, le proposte relative alle ferrovie complementari sicule, e a quelle complementari calabre, relative a tutto ciò che, come il progetto della Basilicata, caro amico Fortunato, o come l'acquedotto pugliese, possa dare serio affidamento di giovare alle sfortunate popolazioni delle più povere provincie, di poter contribuire all'elevazione economica e sociale di aprire nuove vie di sviluppo alle risorse infinite, ma spesso latenti, della patria nostra. (*Bravo!*) Questi sono gli intenti nostri e, poichè a questi intenti si informano le proposte attuali del Governo, noi le voteremo. Io non intendo di dar giudizio sulle critiche dell'onorevole Ciappi relative alla Roma-Napoli. Io so che per quanto la sua critica si accentui così viva, non è minore in lui l'interesse per quelle regioni, e la convinzione che il loro interesse sia quello della nazione. Ma quando un Governo assume la responsabilità di proposte come quella della direttissima Roma-Napoli e le sostiene con argomenti di evidente gravità, e i rappresentanti di quella regione si mostran di ciò persuasi, noi non dobbiamo negare il nostro voto, ed io non lo negherò, e auguro all'onorevole Ciappi un campo più fortunato per l'acutezza dell'ingegno suo e per le sue mirabili facoltà di critica.

Ma io, fuorviato dall'interruzione dell'amico De Seta, finora ho accennato appena a ciò che il nostro ordine del giorno tendeva a dimostrare. E veramente dopo le dimostrazioni precise date dall'onorevole Calissano in merito al movimento delle attuali linee d'accesso dal Piemonte al mare, e dopo quella dell'onorevole Rubini, poco avrei da aggiungere. Pure qualche cosa aggiungerò, specialmente mirando ad intenti più immediati per necessità più urgenti a cui credo che potrebbe con grande vantaggio dell'erario, con grande vantaggio economico provvedere il ministro. Si è accennato alla necessità ed allo stato attuale della linea da Torino a Savona. Il ministro sa come il traffico delle merci e specialmente quello dei carboni si affatichi su quella linea, costruita in tal modo, con curve e controcurve e pendenze così forti anche nelle gallerie che ogni giorno gravi inconvenienti si verificano. Il movimento dei viaggiatori è divenuto quasi nullo e semplicemente locale: le coincidenze sono mostruosamente eccezionali; il materiale è pessimo: si fa il possibile per diminuire, non per attirare, i viaggiatori su quella linea. Ed è anche naturale, perchè essa non può già dar sfogo al movimento medio dei 350 vagoni di merci grosse e specialmente di carbone, che si riversano ogni giorno dal porto di Savona. E quando tra pochi anni, potranno scaricarsi nel porto 500 o 600 vagoni al giorno, poichè le industrie del Piemonte vivono in gran parte di quel pane nero, e si fanno ogni giorno più divoratrici, è chiaro che tra pochi anni l'apertura di nuovi tronchi si imporrà come una necessità, e che sarà un impiego redditizio per lo Stato, e che intanto giova preparare e affrettare gli studi. Ed io sono convinto che la costruzione della Garessio-Oneglia si imporrà, e che nell'attuazione di questa linea e di quel porto si concreterà una grande opera di interesse nazionale. Continuate il vostro apostolato, amico Berio e colleghi; la vostra linea non ha bisogno di essere presentata come un succedaneo tardivo di altri tronchi ormai incontrastabili. Ed io credo di poter promettere a voi per quella linea tutto il nostro modesto appoggio di rappresentanti della regione piemontese, poichè vi ravvisiamo non solo la consacrazione ferroviaria di un antico e naturale valico e strada, ma una valvola di sicurezza necessaria contro il fatale affollamento dei porti fortunati di Genova e Savona, ormai così sicuri della loro ricchezza, da non poter nutrire gelosia, ma anzi considerare come un utile sfogo, come un amichevole aiuto, lo sviluppo del vostro storico, ma ormai stremato porto di Oneglia e Porto Maurizio.

Vi ha pure una certa solidarietà necessaria anche fra tutti i porti del vostro incantevole golfo ligure, aperto come un abbraccio verso le nuove vie della civiltà. (*Approvazioni*).

Così, memore delle glorie dei tempi passati, riceva il vostro porto nuovamente materie prime per le industrie nostre e ne accresca la produzione e l'esportazione. Lavoriamo insieme a preparare l'avvenire: gli anni prossimi diranno quali siano

i risultati degli studi e uniti lavorando potremo persuadere e Governo e Parlamento: dirò con il poeta che

Son altre vittorie da chiedere a Dio
Son altre battaglie da vincere un dì.

Ma intanto, onorevoli colleghi, ci urgono le necessità del presente ed a queste non potranno sopperire in tempo nè gli studi per la Garessio-Oneglia, nè quelli per la direttissima desiderata da Alba, così bella di colli vitiferi, così ricca di prodotti naturali, nè l'altra di Cartosio, che pure presenta notevoli attrattive e che Savona sembra vagheggiare. C'è qualche cosa a cui bisogna e si può senza ritardo provvedere.

Continuino pure gli studi per le linee nuove indispensabili a non lontana scadenza, ma intanto si provveda con ogni mezzo all'immediato sfollamento del porto di Savona e della linea stessa Torino-Savona. E come a questa stessa e a quella dei Giovi, in parte si potè provvedere con la fortunata trovata della ventilazione Saccardo, così si provveda con rimedi prossimi ed attuabili a facilitare e moltiplicare l'efficienza del porto e della linea. Egli sa e mi insegna che ci sono delle proposte da molto tempo fatte per questi scopi, proposte di nuove banchine, di parchi e campi per vagoni, di parziali raddoppiamenti di binari. Egli sa specialmente che gli sono sottoposti dei progetti per il trasporto funicolare dei carboni dal livello del mare fino sull'alto del declivio sicchè siano superate le prime vette dell'Appennino ed evitato il tratto più faticoso, oberato ed angusto della linea ferroviaria.

Se tutti questi avvedimenti egli vorrà con premura accogliere ed effettuare, in allora anche l'angusta ed affaticata linea di Torino-Savona potrà per qualche anno ancora, e fin che i nuovi sbocchi non si effettuino, servire, se non largamente, sufficientemente alle necessità dell'industria e del traffico che crescono in proporzione geometrica. E l'erario raccoglierà in questa inesausta miniera compensi ben larghi anche alle sue spese, e i proventi già enormi delle quasi 50 mila lire per chilometro di quei tronchi affaticati, si raddoppieranno facilmente. E le linee nuove, promettitrici di uguali o poco dissimili redditi, giungeranno in tempo, quando cioè gli avvedimenti provvisorî più non potrebbero presentare elasticità di svolgimento.

Io non so se tra queste linee così proficue potrebbe prender posto quella che l'amico Calissano volle qui menzionare, come una speranza e che a me pare invece un pericoloso miraggio, cioè la linea tendente dall'alto Piemonte a Lombardia, e per la quale io e parecchi colleghi non potemmo associarci al suo ordine del giorno complesso.

Ma di ciò non ora e non oggi potremo fare la utile discussione, che, ne ho fede, ci riunirà a suo tempo tutti nelle definitive conclusioni. Intanto io spero nell' attività del ministro per queste prossime, urgenti risoluzioni.

Ecco ciò che, in aggiunta a quanto fu detto così bene dall'amico Calissano, io volevo dire. Ma certo, chiedendo queste risoluzioni immediate, noi non rinunziamo a chiedere a suo tempo al Governo del nostro paese, la costruzione di quelle altre linee che, essendo necessarie per lo svolgimento economico della nostra regione, non saranno mai per lo Stato un inutile impiego. Ed il Piemonte, a cui pure alcuni colleghi han dato nome di fortunato per lusso di linee ferroviarie, potrà, quando occorra, provare che di fronte ai nuovi valichi già aperti ed a quelli d'imminente apertura, è tutt'altro che lieta la visione del suo avvenire economico, quando non soccorrano rimedi di nuove vie aperte anche attraverso le Alpi all'attività del suo popolo lavoratore. Ma oggi noi anche nelle aspirazioni a nuove linee, o siano verso i monti o verso il mare, non chiediamo al Governo di assumere impegni che, lo ripeto, possano essere pericolosi per l'erario dello Stato.

Volle dimostrare qui l'onorevole Berio che anche per la sua, e la chiamo sua perchè nessuno può portarvi più amore di lui, Garessio-Oneglia, nulla si chiede in realtà allo Stato e che anzi si offrirebbe allo Stato una grande economia ed un maggiore introito. E io auguro che questa dimostrazione riesca persuasiva per l'onorevole ministro.

Ma augurando che il tempo per nuove costruzioni sia prossimo, e poichè m' impauriscono le esigenze di quel certo tempo tecnico, che se non è stato inventato certo è riconosciuto dall'onorevole ministro, così io ripeto a lui quel che egli, deputato, altra volta qui disse: *Festina, occupa portum!* E auguro che egli concreti e adotti senza ritardo provvedimenti urgenti ed efficaci per lo sfollamento del porto e della linea di Savona e per corrispondere alle necessità quotidiane dell'industria e dei traffici del Piemonte. (*Bene! Bravo!*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Celesia, così concepito:

« La Camera nella previsione che in un prossimo avvenire si imporrà la necessità di una nuova linea di allacciamento tra il Piemonte e la Liguria Occidentale, fa voti perchè il Governo prenda in considerazione tutti quanti i progetti che gli fossero presentati dagli Enti locali interessati, per sussidiare poi quello che sarà dimostrato più conveniente ».

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celesia.

CELESIA. Per lo svolgimento del mio ordine del giorno dovrei dire con assai meno autorità ed abilità gran parte delle ottime cose che hanno già detto gli onorevoli Berio, Nuvoloni, Calissano e Daneo; quindi mi limito a brevissime parole.

La convenienza di un nuovo allacciamento tra il Piemonte e la Liguria occidentale (e parlando della Liguria occidentale intendo riferirmi non soltanto a Porto Maurizio ma anche ad una parte della provincia di Genova che si dilunga da Savona verso Porto Maurizio ed Oneglia) ha una lunga e gloriosa storia parlamentare ed ha dato luogo a vivi e talvolta appassionati dibattiti, animati sovente da spirito veramente patriottico, sia nel 1861, sia nel 1879, allorquando in questa questione àncora aleggiava il rincrescimento di una parte d'Italia perduta per noi; ed anche il nostro illustre presidente portò in essa la sua autorevole parola.

I colleghi Berio e Nuvoloni hanno qui riportato l'eco delle discussioni allora avvenute; e se io mi sono permesso di presentare un ordine del giorno in una forma alquanto diversa da quello da essi presentato, è perchè ritengo che questa questione del collegamento del Piemonte con la Liguria occidentale, nello stato attuale degli studi, debba essere considerata da un punto di vista generale senza pregiudizio dell'uno piuttosto che dell'altro tracciato e senza pregiudizio dell'interesse speciale dell'una piuttosto che dell'altra valle.

Allorquando sarà venuto il tempo di scegliere (ed è probabile che la linea Garessio-Oneglia sia riconosciuta la più utile), allorquando si saranno avuti altri dati tecnici circa altri tracciati possibili, allora soltanto noi potremo dire quale potrà essere la linea da scegliere; per ora limitiamoci ad affermare il principio, in cui sono concordi i rappresentanti della Liguria occidentale e quelli del Piemonte, che un nuovo valico debba farsi secondo i bisogni e le convenienze che si manifesteranno e secondo che studi più particolareggiati potranno suggerire.

Ecco la ragione del mio ordine del giorno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE NAVA, *relatore*. Onorevoli colleghi! Il numero e l'importanza delle osservazioni esposte dai valorosi oratori che hanno parlato in questa discussione, osservazioni le quali si sono riferite anche all'opera compiuta dalla Giunta generale del bilancio nell'esaminare questo disegno di legge, m'impongono l'obbligo di brevi risposte, risposte che appariranno forse aride, perchè io mi fermerò principalmente a questioni d'indole tecnica, ed a questioni di cifre.

Prima e più di ogni altra cosa intanto mi preme di rispondere all'onorevole Guicciardini, sia per l'autorità della persona, sia per l'importanza delle considerazioni che egli ha fatte intorno al metodo seguito dalla Giunta generale del bilancio nell'esame di questo disegno di legge, o per dir meglio intorno alla mancanza rimproverata alla Giunta generale del bilancio per non aver criticato il metodo seguito dal Governo, nella presentazione di questo disegno di legge.

Io posso convenire con l'onorevole Guicciardini che sarebbe più conveniente ed opportuno che i disegni di legge si ripartiscano secondo la materia di cui trattano e che specialmente quando si tratti di grosse spese, per ciascuna spesa sia sottoposto al Parlamento un apposito disegno di legge, in modo che il Parlamento abbia migliore agio di esaminarne e discuterne le disposizioni.

Per giustificare l'opera della Commissione io prescinderò dal citare i precedenti, i quali, come riconoscerà indubbiamente l'onorevole Guicciardini, in materia parlamentare, hanno una grande influenza, e l'hanno anche i cattivi precedenti, e quindi non citerò il disegno di legge precedente del quadriennio 1900-1904, che fu esaminato dalla Giunta generale del bilancio quando, mi pare, ne era presidente l'onorevole Guicciardini...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Era presidente Rubini.

DE NAVA, *relatore*. ...O l'onorevole Rubini, che si è unito all'onorevole Guicciardini nelle stesse osservazioni. Prescindo dunque dai precedenti, ma guardo alle cose in sè stesse: io mi sono dato carico di esaminare questo disegno di legge nella sua sostanza, ed ho notato alcune circostanze; cioè a dire che mentre nella sua apparenza questo disegno di legge si presenta come una legge a grandi linee, con grandi innovazioni, e con grandi cifre, in fatto poi la vastità delle cifre, e l'importanza delle disposizioni è molto attenuata, quando si considera che esse si riferiscono per la maggior parte a leggi già approvate dal Parlamento, per modo che si tratta di autorizzazione di maggiori spese per opere già decretate dalla Camera, le quali non è possibile che il Parlamento desideri restino sospese a metà. V'è una parte di disposizioni, è vero, che contemplano opere nuove e nuovi servizi, come ha osservato l'onorevole Guicciardini, e come ho notato io stesso nella relazione, ma questa parte, oltre ad essere di poca impor-

tanza rispetto all'altra, ha anche essa radice o in disposizioni di leggi già esistenti, o in voti della Camera che non era possibile non eseguire.

Prima in quest'ordine di disposizioni è la autorizzazione di una spesa per l'aula della Camera. Ma può dirsi mai che si tratti di una spesa nuova, che avesse bisogno di un disegno di legge apposito perchè il Parlamento potesse bene esaminare la questione?

Ma per quel che riguarda me e la Commissione generale del bilancio, noi dovevamo considerare la questione come esaurita: noi ci trovavamo di fronte ad una deliberazione della Camera; e, badi l'onorevole Guicciardini, che io mi sono tanto preoccupato di una simile condizione di cose che ho creduto opportuno di chiedere alla Presidenza della Camera una copia del verbale del Comitato segreto, e l'ho allegato alla relazione della Commissione, appunto per dimostrare che la Commissione stessa riguardava la disposizione della autorizzazione della spesa come una pura e semplice esecuzione di una deliberazione dell'Assemblea. Nè, onorevole Guicciardini, alla Commissione generale del bilancio, e tanto meno a me, era lecito distinguere tra deliberazioni importanti della Camera e deliberazioni meno importanti, tra deliberazioni emesse in seduta segreta e decisioni date in seduta pubblica, e tanto meno tra una deliberazione della Camera emessa in modo disordinato, come in alcuni giornali è stato detto, e deliberazioni emesse in modo ordinato. Per me, quali che possano essere le mie opinioni personali in proposito, e quand'anche io non abbia assistito, come infatti non assistetti alla seduta segreta di cui si tratta, per me, ripeto, tutte le deliberazioni della Camera sono eguali, tutte sono ordinate e ponderate, e non è lecito, nemmeno sospettare che la Camera abbia incoscientemente deliberato: potrà la Camera se crede o in Comitato segreto, o in seduta pubblica revocare ciò che essa ha deliberato, ma finchè una revoca non sia fatta, per la Commissione del bilancio la deliberazione è legge che si deve rispettare.

Gli altri servizi nuovi, sono i sussidi alle automobili e quelli per le frane, ma faccio notare all'onorevole Guicciardini che per il servizio degli automobili lo stanziamento aveva già preso la sua cittadinanza nel bilancio, in quanto che già da un anno si trovano, in forza delle disposizioni della legge generale di contabilità che permette lo stanziamento di 30 mila lire, si trovano, dico, stanziati tre capitoli con un assegno di 90 mila lire per sussidi agli impianti di servizi di automobili; e per quel che riguarda i sussidi per strade od abitati danneggiati dalle frane, noi abbiamo due disposizioni organiche nell'articolo 321 della legge pei lavori pubblici, e nell'articolo 19 della legge 7 luglio 1902 che permettono al Governo di concedere sussidi di tal natura. Noti anzi l'onorevole Guicciardini che la Giunta generale del bilancio nell'esame di questo disegno di legge, appunto perchè il Governo proponeva gli stanziamenti senza apposite disposizioni che disciplinassero queste concessioni e dessero al Governo la facoltà di accrescere la misura dei sussidi qual'era permessa dalle leggi vigenti, la Commissione del bilancio, consenziente il Governo, ha modificato il disegno di legge ministeriale ponendo apposite disposizioni legislative le quali autorizzano la concessione dei sussidi per il servizio delle automobili e la concessione di maggiori sussidi per la difesa degli abitati, che abbiano una popolazione minore dei 15 mila abitanti. Queste disposizioni, sono concretate nei nuovi articoli 3, 4, 5, del testo concordato tra Governo e Commissione.

Dall'altra parte mi preme pure di rispondere ad un collega che non vedo presente, all'onorevole Battelli, il quale affermava che in questo disegno di legge le spese voluttuarie rappresentino la maggiore entità di fronte alle altre. L'onorevole Battelli è qui caduto in un errore di calcolo, perchè la sua tesi non è esatta quando anche si vogliano contare tra le spese voluttuarie quelle concernenti le opere edilizie di Roma e la costruzione dell'aula. Anche così facendo si hanno 15 milioni di spese, diciamo così di lusso, di fronte a 108 milioni di spesa. Ma in verità possono sul serio chiamarsi spese voluttuarie quelle che si riferiscono agli edefizi di Roma ed a Montecitorio? Si tratta invece di spese imposte da leggi o da supreme convenienze, e noi non abbiamo potuto negare al Governo lo stanziamento dei fondi richiesti. Il resto degli stanziamenti si riferiscono, come ho detto, a strade nazionali e provinciali, a sussidi per frane e a ferrovie. Tutt'altro che spese di lusso.

E del resto io rilevo alla Camera, che mentre noi siamo quasi accusati di essere stati molto corrivi nell'accettare un omnibus di grosse spese per lavori pubblici, assistiamo da tre giorni ad una gara di domande, le quali non si arrestano alla modesta cifra di 100 milioni, ma salgono a più centinaia di milioni, e forse a qualche migliaio. E badate, onorevoli colleghi, che io non faccio rimprovero ad alcuno di aver qui portata la voce di particolari interessi, molti dei quali dobbiamo tutti riconoscere rispettabili e degni di considerazione, ma noto il fatto che giustifica ampiamente, credo, il nostro operato.

Intanto, per accennare a qualcuna di queste domande, citerò l'onorevole Rubini, molto pratico in questa materia, e che per ciò ha messo il dito nella piaga.

L'onorevole Rubini ci rappresentava qui con molta evidenza le condizioni della linea Genova-Spezia e quelle della Genova-Savona, e della Ge-

nova-Novi e ancora poi le condizioni della Porrettana, per arrivare infine alle linee che più lo interessano direttamente, alle Valtellinesi. Io riconosco pienamente la esattezza di tutte le affermazioni dell'onorevole Rubini; nessuno la riconosce più di me, che non da ora ritengo le condizioni di quelle linee come delle altre di cui hanno parlato gli onorevoli Calissano e Daneo, addirittura deplorevoli. Non è ammissibile che linee di così grande traffico, siano ad un solo binario: una simile cosa avviene soltanto in Italia. (*Bravo! Bene!*)

A questo proposito anzi io farò una raccomandazione speciale all'onorevole ministro in ordine alla direttissima Roma-Napoli, ispirata appunto dal principio che una linea di grande traffico deve essere a doppio binario.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sarà ad un solo binario; ne parleremo a suo tempo.

DE NAVA, *relatore*. So già di che si tratta; e ne riparleremo. Certamente io riconosco che il problema dei doppi binari è di difficile soluzione per l'entità delle somme necessarie, specialmente se si prendono di mira le condizioni peculiari della Genova-Spezia. Ma non bisogna nemmeno spaventarsi eccessivamente delle grosse cifre che si fanno balenare, non sempre disinteressatamente, agli occhi dei contribuenti italiani, perchè in questa materia ferroviaria è da riflettere che le centinaia di milioni non si possono mica spendere in pochissimo tempo, ma che bisogna seguire un criterio tecnico.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Specialmente il tempo tecnico. (*Si ride*).

DE NAVA, *relatore*. Se noi osserviamo il bilancio complessivo delle spese ferroviarie nell'ultimo ventennio, bilancio complessivo che io ho pubblicato in apposito allegato al bilancio dei lavori pubblici, rileviamo che nel ventennio 1885-1905 non si è speso più di 25 milioni l'anno per le ferrovie in esercizio. (*Commenti*). Certo molti desiderî sono rimasti insodisfatti, ma molti lavori si sono pure compiuti, ed alcuni ragguardevoli. Se anche si vogliano aggiungere i fondi dell'allegato *B*, e le anticipazioni per materiale rotabile, non si supera la cifra di 40 milioni annui in tutto.

Così che anche della grossa cifra di 400 o 500 milioni che ho vista accennare in alcune pubblicazioni, non dobbiamo spaventarci quando si rifletta, che essa non può essere spesa che in 12 o 15 anni e non in minor tempo. Di guisa che quando questo problema, che è uno dei più gravi che debba risolvere l'Italia in questo momento, sarà esaminato con ponderazione dalla Camera, si vedrà che esso non è poi così difficile come alcuni vorrebbero far credere al grosso pubblico che si spaventa delle grosse cifre.

Non voglio lasciare questo tema, senza dire una parola sopra un argomento che l'onorevole ministro, forse a ragione, non ha trattato, ma che io credo degno dell'attenzione della Camera; l'argomento cioè svolto dall'onorevole Rubini, in relazione alle Valtellinesi. Io non entrerò ad esaminare quali sieno i corrispettivi che in date eventualità converrà chiedere, e se sieno più o meno vantaggiosi quelli indicati dall'onorevole Rubini; ma credo che quella parte del problema a cui l'onorevole Rubini ha accennato, cioè a dire la opportunità che il Governo non dimentichi la situazione che hà rispetto alla Svizzera, per quel che concerne la ferrovia del Gottardo, questo problema, dico, merita tutta l'attenzione del Governo. Noi non dobbiamo essere molto esigenti, ma non dobbiamo nemmeno abbandonare leggermente i nostri diritti, che non sono trascurabili. Si tratta che noi oltre alla partecipazione sul dividendo in relazione al non piccolo capitale col quale abbiamo contribuito, abbiamo anche una partecipazione nell'amministrazione della ferrovia; ed è evidente che il Governo Svizzero ha tutto l'interesse di star bene con noi, come ha l'interesse di star bene con la Germania. Io mi auguro che il Governo esaminerà questo problema con la dovuta ponderazione, e che a suo tempo userà la dovuta energia per chiedere ed ottenere tutto ciò che ci spetta.

E passando ad altro argomento d'indole generale, ma che ha anche attinenza colle osservazioni che ho testè fatto, dirò essere pienamente esatto quanto ha notato l'onorevole Crespi che cioè nella cifra, cosidetta consolidata in 60 milioni nel bilancio dei lavori pubblici nel quadriennio, non sono in alcun modo contemplate le spese sulle ferrovie in esercizio; anzi è precisamente sul margine che lasciano dal 1905-906 questi stanziamenti, che prenderanno posto in altri bilanci in seguito al nuovo assetto ferroviario, è su questo margine dico, che si fa assegnamento per adibirlo ad altre spese. Ed io questa osservazione dell'onorevole Crespi l'ho fatta nella relazione, notando che queste spese se non figurano qui, figureranno altrove. Convengo intanto con l'onorevole Crespi che non bisogna abbandonare il problema e gli esperimenti della trazione elettrica.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è abbandonato.

DE NAVA, *relatore*. Non solo, ma bisogna coltivarli. Ma mentre convengo con lui, debbo fargli notare non essere esatto quanto egli pareva che dicesse (perchè forse il suo pensiero non era quello che appariva dalle sue parole) che cioè lo Stato non rimette nulla a promuovere e continuare gli esperimenti sulla trazione elettrica: ecco onorevole Crespi, ci rimette una cosa: i milioni. (*Si ride*).

La società Adriatica è stata attiva negli esperimenti e ne anticipa anche la spesa, ma noti bene: mica ce l'ha regalata!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'è pericolo! (*Si ride*).

DE NAVA, *relatore*. Noi abbiamo appunto fra i debiti che lo Stato deve pagare alla società Adriatica una somma di 14 milioni, di cui si dovrà rimborsare l'Adriatica nel 1905, per gli esperimenti o per dir meglio per l'attuazione della trazione elettrica sulle Valtellinesi. (*Interruzioni*).

Ammetto che sia un esperimento utile; ammetto che lo Stato ha la sua convenienza a continuare in tali esperimenti, ma sia ben chiaro essere lo Stato che pagherà i 14 milioni.

RUBINI. Nei 14 milioni sono comprese anche le Varesine. (*Commenti*).

DE NAVA, *relatore*. Valtellinesi e Varesine. Io non ho messo in dubbio, anzi ho cominciato dal dire che convengo nella opportunità che questi esperimenti continuino, ma teneva soltanto a dichiarare che le società anticipano sì le spese, ma le spese stesse vanno poi a carico dello Stato. Teneva a constatare questo fatto, soltanto perchè potè alcuno credere che la cosa stesse diversamente, e niente altro.

Onorevoli colleghi, dopo di ciò, mi permettano di passare con brevi considerazioni agli emendamenti, perchè in questo disegno di legge gli emendamenti hanno ucciso la legge, e la discussione ha avuto per principale oggetto gli emendamenti. Non c'è niente di strano, perchè i due emendamenti riferendosi alla costruzione di due ferrovie, hanno riaperto tutta la questione delle strade ferrate complementari.

Io divido in due gruppi gli oratori. Un primo gruppo, più modesto per numero, è quello degli oratori che hanno combattuto le due linee, di cui il Governo ha chiesto l'esecuzione, o hanno su di esse sollevato dei dubbi: essi sono l'onorevole Ciappi, l' onorevole Guicciardini, l' onorevole Celli, l'onorevole De Seta e l'onorevole Nuvoloni. Un altro gruppo è di coloro che hanno colto occasione dalla presentazione del disegno di legge relativo a due delle linee complementari per parlare, ed era naturale, di tutte le altre linee complementari.

In quanto al primo gruppo di oratori io faccio notar loro che, purtroppo, i loro discorsi e le loro arringhe arrivano tardi. Questo è il loro principale difetto.

All'onorevole Ciappi, che mi rincresce di non vedere presente, e che del resto fece un discorso denso di considerazioni tecniche, io devo dire che è doloroso che egli non sia nato più presto, perchè se egli si fosse trovato alla Camera nel 1879 e fosse riuscito ad impedire l'approvazione della legge sulla direttissima, avrebbe, secondo lui, reso un servigio alla patria. Ma come vuole l'onorevole Ciappi che una ferrovia che dal 1879 in poi ha avuto la consacrazione di 4 o 5 leggi, che è stata oggetto di tante discussioni, che è entrata nella pubblica coscienza, che nel 1902, discutendosi le ferrovie complementari ha avuto il privilegio di essere considerata come la più importante, non so se bene o male, fra le linee da eseguirsi, tanto che al Governo fu imposto che, se per l'altre linee fra due anni non vi fossero domande di concessioni, dovesse presentare provvedimenti per questa invece dovesse presentarli entro un anno; come vuole, dico, l'onorevole Ciappi che per una linea come questa il Governo, dopo tante promesse, possa trarsi indietro? Non c'è forza umana che possa impedire l'attuazione di una simile legge, buona o cattiva che sia.

Io ritengo, onorevoli colleghi, e richiamo l'attenzione della Camera su questo, che più utile discorso sarebbe quello il quale si limitasse ad esaminare il modo come dai danari, che si devono spendere, si possa ritrarre il maggior vantaggio.

Voci. Ecco!

DE NAVA, *relatore*. È un fine più utile, più opportuno, per una efficace discussione dell'Assemblea.

Ora su questo punto mi permettano la Camera e l'onorevole ministro qualche considerazione. Si parla molto di direttissima: sarebbe bene che questa frase si eliminasse. Del resto, anche il ministro lo ha detto: non si tratta specialmente di creare una direttissima, ma si tratta di creare una nuova linea tra Napoli, Roma e l'alta Italia: una seconda comunicazione, la più diretta che sia possibile, posta la situazione dei luoghi. Notate infatti, onorevoli colleghi, che quale che sia il tracciato che si possa immaginare, accettando anche per buono il tracciato studiato (chiamiamolo studiato, perchè forse è soltanto un tracciato tirato sulla carta dello Stato Maggiore), dalla Commissione reale, nominata dall'onorevole Giusso, accettando anche questo tracciato il quale presentava due grosse incognite, quella della spesa, e quella del passaggio sotteraneo nella città di Napoli, questo tracciato, onorevoli colleghi, non importava meno di 200 chilometri, ed è questa la più breve e più diretta linea immaginata, la quale non avrebbe sull'attuale che una differenza di 49 chilometri. È evidente pertanto che se oltre alla creazione di una seconda comunicazione, si tende anche ad un assai più breve percorso, noi non possiamo sperare di avere un raccorciamento notevolissimo di tempo nella percorrenza tra Roma e Napoli col raccorciamento della distanza, data la situazione topografica, ma possiamo sperare di raggiungerlo mediante un accrescimento notevole della velocità. Non sono inutili, credo, queste osservazioni.

Ora un raccorciamento notevole della velocità in una linea ferroviaria non si può ottenere se non a condizione di curare con la maggiore attenzione tutto ciò che si riferisce alle pendenze, alle curve, all'armamento, al binario. Ecco come giungiamo alla questione del doppio binario testè accennata. Io debbo augurarmi che nello studio particolareggiato per la costruzione del tronco presentato dall'onorevole ministro all'approvazione della Camera, siano oggetto delle maggiori cure tutti e quattro i coefficienti che ho indicato. E per quel che riguarda specialmente il binario è bensì vero che nel progetto di massima è previsto il doppio binario nelle gallerie, ma in tutto il resto del tronco si prevede un solo binario, solo con un temperamento: che cioè le opere d'arte, ed anche il tracciato stradale sieno fatti in modo che possa poi facilmente mettersi il doppio binario. Ora io non mi accontento, lo dico subito, di un simile progetto. Io ho visto per prova che in tutte le linee che si son fatte ad un solo binario, il doppio binario non si è fatto più, perchè le altre esigenze fanno dilazionare l'esecuzione del completamento del binario, facendo così venir meno uno dei principali elementi di una strada a grande traffico sulla quale si vogliano far correre i treni alla maggiore velocità. Sicchè io credo che se davvero si vuole iniziare una linea suscettibile della più grande velocità bisogna iniziarla fin dal primo momento col doppio binario, non senza dire che l'impianto fatto in una volta sola costa molto meno.

Continuando in queste osservazioni molto pratiche ed utili, sulle quali vorrei richiamare l'attenzione dei deputati napoletani, i quali mostrarono tanto interesse alla direttissima, e che ora dovrebbero curare che essa risponda davvero al fine desiderato, io domando: quale è il tracciato di questa linea?

Noi abbiamo inteso dal ministro (ed io ci credo non soltanto perchè lo dice lui, e perchè lo dicono gli ingegneri, ma perchè c'è una ragione logica) che il tronco che si va a costruire sarà certamente un tronco di quella qualsiasi direttissima, chiamiamola così, che si andrà a fare tra Roma e Napoli. Però, notate onorevoli colleghi (e potrà riconoscerlo anche il ministro), uno studio preciso di questa nuova linea non c'è ancora. Non diciamo uno studio particolareggiato, ma nemmeno uno studio preciso di massima, di quel che dovrà essere questa nuova linea. Ora io vedo un pericolo, che io segnalo al ministro e alla Camera perchè sia scongiurato. Secondo le idee dell'ufficio che sta studiando questa nuova linea di comunicazione fra Roma e Napoli si pensa di usufruire del tracciato della linea attuale da Cecchina all'Amaseno dove s'innesta il tronco che ora si va a costruire fino a Formia, e da Formia, o per dir meglio da Minturno, dovrebbe costruirsi un nuovo tronco il quale si allaccierebbe ad Aversa, con la linea che porta ora a Napoli. Questi lavori, onorevoli colleghi, cioè la ricostruzione del tronco Cecchina-Amaseno, e la costruzione del tronco Minturno-Aversa rappresentano una spesa di circa 35 milioni, cui bisogna aggiungere il lavoro di rettificare, e rafforzare il tronco attuale fra Ciampino e Cecchina, che non è attualmente suscettibile di un grande traffico.

Bisognerebbe fare poi il doppio binario su tutte queste linee, perchè così soltanto si potrebbe avere veramente la possibilità di una grande velocità, e si arriverebbe ad una spesa totale di almeno 45 milioni, forse di più, non meno. Sicchè noi tra la detta spesa di 45 milioni per i suindicati tronchi, ed i 34 milioni che si prevedono, (e speriamo siano sufficienti), per il tronco che ora si va a costruire, abbiamo una spesa totale di circa 80 milioni.

Dico 80, e forse saranno di più, per una linea la quale avrebbe una percorrenza di circa 210 chilometri...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. 207.

DE NAVA, *relatore*. 207 o 210, (sono calcoli che potranno variare, non essendovi uno studio particolareggiato), nella quale linea si potrebbe guadagnare un'ora circa, rispetto al percorso attuale di circa quattro ore, qualora però si avessero tali coefficienti da poter avere una velocità di 70 chilometri.

Tutte queste osservazioni ho fatto esclusivamente per dire essere indispensabile che mentre si fa lo studio particolareggiato del tronco che ora si va a costruire, si faccia uno studio particolareggiato, se è possibile, o almeno molto preciso, sugli altri tronchi che devono innestarsi al nuovo tronco che si va a costruire.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si sta facendo.

DE NAVA, *relatore*. Tanto meglio. E questo perchè noi dobbiamo cercare di evitare l'inconveniente che potrebbe derivare altrimenti rispetto a tutta la linea che dobbiamo costruire tra Roma e Napoli.

Noi dobbiamo far sì che il tronco sia subordinato alla linea e non la linea al tronco, perchè quando il tronco fosse costruito senza aver fatto prima il progetto preciso di tutta la linea potremmo andare incontro a gravissimi danni, che non sarebbe poi possibile evitare, salvo con espedienti che non raggiungerebbero il fine.

Credo che queste osservazioni, e queste spiegazioni che ho chiesto all'onorevole ministro, non riusciranno inutili nell'interesse di questo grande lavoro.

E vengo al secondo gruppo, a quello degli

oratori che hanno colto occasione dalla presentazione di questo emendamento concernente la Cuneo-Ventimiglia e la direttissima Roma-Napoli, per occuparsi delle altre ferrovie complementari.

Onorevoli colleghi, io debbo dichiarare (e debbo dichiararlo oralmente, perchè non vi è stato il tempo di presentare una relazione scritta, e fui autorizzato espressamente dalla Giunta del bilancio a riferire verbalmente) che questo problema ha formato oggetto delle più attente cure della Commissione, e che essa non si è decisa ad approvare gli emendamenti e sottoporli alla approvazione vostra, se non dopo avere avuto dal Governo le più esplicite dichiarazioni su questo punto.

Furono chiamati in seno alla Giunta del bilancio non solo il ministro dei lavori pubblici, ma il ministro del tesoro ed il presidente del Consiglio, e le dichiarazioni fatte da essi in nome di tutto il Governo furono esplicite nel senso, che i provvedimenti non debbono limitarsi alle attuali linee, e ad una o all'altra linea delle complementari (e con ciò rispondo non solo all'onorevole Saporito, all'onorevole Licata ed agli altri, che si sono occupati delle ferrovie sicule, ma altresì all'onorevole Giunti, all'onorevole De Seta ed a tutti gli altri che si sono occupati delle ferrovie calabresi, della Lucca-Aulla, della Urbino-Sant'Arcangelo, e delle altre ferrovie) ma il Governo si è impegnato formalmente, appena scaduto il termine accordatagli dalla legge, a presentare gli opportuni provvedimenti per la esecuzione di tutte le ferrovie complementari contemplate nella legge del 1902... (*Interruzione del deputato Casciani*).

Onorevole Casciani, per lei specialmente ci furono così ampie assicurazioni che non so come ella non si mostri contento. (*Si ride*).

Il Governo dunque dichiarò esplicitamente che la ragione per la quale aveva presentato soltanto i provvedimenti per la Cuneo-Ventimiglia e per la direttissima, doveva rintracciarsi per quest'ultima nella disposizione della legge che gliene faceva obbligo, mentre l'obbligo non v'era per le altre complementari, perchè non è scaduto il termine. E per quanto riguarda la Cuneo-Ventimiglia la ragione era da ritrovarsi negli impegni internazionali, che non vi è alcuno in questa Camera che non riconoscerà essere cosa gelosa, e tale da doversi assolutamente rispettare. Ed in seguito a queste esplicite dichiarazioni la Giunta generale del bilancio approvò un ordine del giorno dell'onorevole Massimini, contrapposto all'ordine del giorno che era stato presentato dall'onorevole Saporito, che desiderava limitare le dichiarazioni della Giunta generale del bilancio esclusivamente alle ferrovie siciliane.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Egoista!

DE NAVA, *relatore*. Non fu per egoismo, ma per un equivoco nel quale egli era incorso, perchè credeva che il Governo avesse fatto le dichiarazioni esclusivamente per le ferrovie sicule. Ciò non era possibile perchè l'articolo 7 della legge del 1902 è comune a tutte le ferrovie, non solo alle sicule, ma alle calabresi e a tutte le altre. L'ordine del giorno votato è quello che vi leggo, consegnato in questo librone dei verbali, ed è il seguente:

« La Giunta generale del bilancio udite le dichiarazioni e le assicurazioni del Governo per garantire l'esecuzione dell'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902, approva l'emendamento 521-*bis*»; cioè a dire l'emendamento che autorizza l'esecuzione delle due linee Cuneo-Ventimiglia, e tronco della direttissima Roma-Napoli.

Solo quando il Governo dichiarò di garantire nel termine previsto, l'esecuzione della legge del 1902 rispetto alle altre ferrovie complementari la Giunta approvò, ed io credo che, la Commissione del bilancio, non poteva fare di più e di meglio di quello che ha fatto. (*Bravo!*)

Dopo ciò, brevi parole soltanto circa le opere di Roma. Mi permetta in primo luogo, il ministro, di richiamare la sua attenzione sopra un argomento discusso dall'onorevole Guicciardini, e degno di tutta l'attenzione, concernente l'esecuzione della legge del 1902 per l'anticipazione dei 12 milioni e mezzo fatta alla città di Roma per le opere edilizie. Come osservò l'onorevole Guicciardini, è bensì vero che a quella legge era allegata una tabella ove erano indicate le opere da eseguirsi, ma in quella occasione fu pensiero non solo della Giunta del bilancio, ma desiderio unanime di tutta la Camera, che non dovesse considerarsi quella tabella come definitiva, ma che il Governo dovesse riesaminarla per portarvi le modificazioni che la Camera aveva manifestato essere opportune e quelle altre che si ravvisassero necessarie.

E la Camera non solo manifestò ciò con discorsi di vari oratori, ma vi fu un esplicito ordine del giorno, appoggiato da un eloquente discorso del relatore Boselli con cui si indicarono anche i criteri da cui dovesse essere guidato il Governo nella modificazione della tabella: cioè a dire che si dovessero preferire i lavori che servissero a completare le opere in corso, e quindi i lavori che più specialmente fossero necessari nell'interesse della igiene e della sanità pubblica, con che si accennava anche alle case popolari, e soltanto dopo si iniziassero opere nuove. Ora, su questo punto, onorevole ministro, io desidererei che ella desse alla Camera maggiori assicurazioni, o per dir meglio, desidererei che ella dicesse alla Camera in che stato si trovino le pratiche in rapporto a questa tabella. Se ancora le modificazioni non sono state portate noi aspetteremo almeno l'assicurazione che sarà esaminata la tabella stessa, coi cri-

teri accennati dall'onorevole Guicciardini. Quanto alle opere in Roma eseguite dal Governo, io sono pur troppo molto pessimista, e l'ho dimostrato nella mia relazione, ricordata dall'onorevole Cavagnari, e sono pessimista perchè l'esperienza è molto triste. Mi basterebbe accennare per tutti al Policlinico. Quando noi vediamo che si spendono 20 milioni per un edificio e che, dopo averlo completamente finito da parecchi anni, non solo non si usa, ma lo si lascia deperire in modo che ogni anno occorre spendervi delle grosse somme per la manutenzione e per evitare che cada in rovina, io domando se è questo metodo assennato di amministrazione, per cui si perde non solo il capitale, ma il frutto di questo capitale che rappresenta circa un milione l'anno senza ricavarne alcun vantaggio. (*Benissimo!*) Se veramente si considerava troppo gravosa impresa per l'Italia quella di costruire un Policlinico, se si considerava che le spese di amministrazione di questo edifizio e di queste cliniche riunite, erano troppo grosse, ci si doveva pensare a tempo, perchè sarebbe stato più confacente al senno di un popolo civile non iniziare un'opera, anzichè spendere in tal maniera 20 milioni.

Io qui non mi riferisco al ministro dei lavori pubblici, perchè egli ha compiuto il suo ufficio quando, finito l'edificio, l'ha consegnato al ministro della pubblica istruzione, e non posso nemmeno far colpa al carissimo amico mio, il ministro Orlando, che ha trovato la questione pregiudicata, e non so se abbia avuto nemmeno il tempo di esaminarla e risolverla, ma non posso non gridar forte contro un fatto sommamente deplorevole. Manco male che l'amico Prinetti, quando era ministro, ha cercato di valersi di questo edificio preparando quella convenzione, che è stata da alcuno criticata, cogli ospedali, per modo che in giugno andranno al Policlinico alcune categorie di malati di S. Giacomo e di Santo Spirito, e almeno servirà la spesa a qualche cosa; ma non era questo l'uso cui era destinato l'edificio scientifico che potrebbe invece contribuire a sistemare le questioni attinenti alle sedi universitarie in Roma, cui ha accennato l'onorevole Celli. (*Interruzioni*). È chiaro che, arrivati a questo punto, si impone al Governo l'obbligo di dire che cosa vuol fare, affinchè non si dica per tutta Italia che si sono spesi 20 milioni e non si sa che farne dell'edeficio costruito, tranne che a destinarlo come luogo di esami, come ho sentito dire, per gli uditori giudiziari. Passando dal Policlinico al palazzo di Giustizia, il ministro disse che io avevo scritto parole acerbe...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non per me, per l'amministrazione.

DE NAVA, *relatore*. ... Precisamente; ma io mi trovavo in condizione personalmente grave, perchè due anni fa avevo chiesto appunto spiegazioni precise sui fondi necessari per questo edifizio, il quale fosse almeno una cosa artisticamente bella! Purtroppo, e vorrei essere l'onorevole Fradeletto per sapere esprimere felicemente il pensiero mio in questa materia, non mi pare che vi sia un consenso unanime nell'apprezzare la bellezza dell'opera artistica!

Ripeto dunque: io mi trovavo in una condizione grave, perchè due anni fa avevo domandato al Ministero se i 3 milioni residui erano sufficienti per finire l'edifizio. Il Ministero dichiarò che la somma era sufficiente, ed ora a distanza di 18 o 19 mesi ci vediamo domandare altri 5 milioni e mezzo! Non dico che non occorrano: certamente occorreranno, ma ciò indubitatamente dimostra che non si è avuto un concetto esatto di quanto era necessario e che gli studii furono addirittura superficiali o che non si volle dire la verità. Quanto poi al monumento a Vittorio Emanuele tutti siamo concordi, quelli almeno a cui non fa velo la passione politica, e non dovrebbe la passione politica far velo ad alcuno, in arte, nell'apprezzarne almeno le bellezze, che con parole così scultorie ci ha descritto l'onorevole Fradeletto. Anche per questo lavoro però io prego il ministro di adoperare tutto il suo zelo perchè fino da ora si sappia la spesa cui andremo incontro. Perchè, onorevoli colleghi, vedete, pare a me che si agisca come coi malati, ai quali si nasconde la verità!

Una voce all'estrema sinistra. Si è fatto sempre così!

DE NAVA, *relatore*. Speriamo che non avvenga più!

Quando abbiamo una grossa spesa da sostenere, il Governo domanda milione per milione, invece di dire subito quanti milioni occorrono, quasi per timore di dire tutto il vero. Ciò non va. Il Governo ed il Parlamento debbono essere serii, guardare la verità in faccia, così come è.

L'amministrazione dei lavori pubblici, in questa questione delle opere di Roma, sia più sincera di quello che finora non sia stata, non si spaventi di dire la grossa cifra al Parlamento, se la grossa cifra deve domandarsi, perchè è bene che tutti sappiano esattamente quali sono i sacrifici a cui si deve andare incontro, e si sappiano preventivamente affine di valutare se ai sacrifizi corrispondono i vantaggi ed i fini!

Onorevoli colleghi, mi accorgo di essere andato un po' al di là di quello che prevedevo (*No! no!*); ma mi incombe l'obbligo di rispondere poche parole all'onorevole Masciantonio, il quale, nel suo discorso molto acconcio, ha dimostrato di avere studiato molto bene la questione di cui si è occupato, la questione cioè delle strade provinciali, e dei soccorsi per le frane.

Per quel che riguarda le strade provinciali,

il ministro ha già dato le spiegazioni necessarie; cioè che la somma di 7 milioni e 900 mila lire non rappresenta nuova autorizzazione di spese, perchè si preleva dai 12 milioni della legge del dicembre 1902 per le strade provinciali che sono costruite dalle provincie, ma rappresenta uno stanziamento di maggiori fondi per le strade contemplate dalla tabella. Più importante è il problema dei sussidi per le strade provinciali e comunali e per gli abitati danneggiati dalle frane. Onorevoli colleghi, io vorrei che su questo punto fossero più frequenti le discussioni alla Camera, perchè è un problema gravissimo. Nel bilancio dei lavori pubblici sono citate le somme che si assegnano annualmente per sussidi ad opere contro frane ed alluvioni e si tratta di una cifra grossa. Permettetemi che, contro il mio costume, io vi legga alcune parole che ho scritto nella mia relazione sul bilancio dei lavori pubblici, ieri presentata e ve le leggo perchè non posso pretendere che voi tutti la leggiate. Io ho notato che nel bilancio sono assegnati in primo luogo sussidi varii per più di due milioni, il che porta che se gli enti sussidiati spendono altrettanto (e spendono molto di più), siamo di fronte a più di 4 milioni l'anno per opere di riparo per alluvioni e frane. Oltre di ciò dovete tener conto di tutto quello che si spende sul primo fondo delle ferrovie per i danni di forza maggiore.

È una somma rilevante che io ho calcolato, e credo di aver detto poco, in tre milioni. A questo dovete aggiungere tutte le spese che si fanno in conto costruzioni ferroviarie, quelle per le opere idrauliche di seconda categoria, quelle che fanno per loro conto provincie, comuni e consorzi, ed arriverete ad un totale di almeno 11 o 12 milioni all'anno. Ed ora udite quello che scrivo nella mia relazione:

« Ognuno comprende quanto dissennato, illogico e dispendioso sia siffatto metodo, col quale si tenta di scongiurare gli effetti senza risalire alle cause, che consistono, come ormai è notorio, nei disboscamenti.

« Se lo Stato stanziasse una somma annua di quattro o cinque milioni per provvedere ai rimboschimenti, dopo un ciclo di quindici o venti anni avrebbe risoluto in gran parte il problema, potrebbe diminuire enormemente le spese di cui sopra abbiamo parlato, e si troverebbe di avere acquistato nel tempo stesso un patrimonio forestale dal quale, oltre ad un certo reddito, si ricaverebbero incommensurabili vantaggi igienici ed agricoli.

« Ma mentre tutti notano il problema e concordano nella sua soluzione, non vi è alcuno che abbia il coraggio di affrontarlo e si continua nei mezzi termini e negli espedienti, che rappresentano il quieto vivere dei governanti e dei legislatori ». (*Benissimo! Bravo!*).

Dopo queste dichiarazioni dico all'onorevole Masciantonio che la Giunta del bilancio per ciò che riguarda i sussidi per le strade provinciali e comunali e per gli abitati minacciati è entrata nel suo ordine di idee perchè ha aumentato, d'accordo col Governo, le quote dei sussidi che agli enti morali si possono concedere. Più di questo non si poteva fare e non si può fare, sinchè, ripeto, non si pensi ad un provvedimento organico che risolva uno dei problemi più gravi e più vitali che in questo momento incombano sulla nostra Italia. (*Bene! — Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi sia consentito di rispondere poche cose ad alcune osservazioni fatte dall'egregio relatore. Ieri di proposito non volli rispondere all'onorevole Rubini sulla questione del Gottardo per impormi delle riserve che il mio amico De Nava intende perfettamente; ma privatamente ho detto all'onorevole Rubini e confermo adesso alla Camera che la questione forma già oggetto di esame da parte del Governo.

L'onorevole De Nava, che ringrazio per avere convalidato con la sua parola tutti gli argomenti che esistono a favore della direttissima, può star sicuro che il Governo esamina la questione precisamente dal punto di vista da cui egli l'ha guardata, non solo, ma sta compilando il progetto di massima degli altri tronchi.

Nella compilazione del progetto definitivo si esaminerà pure se convenga di impiantare sino dalla prima ora il doppio binario. È una questione che può essere esaminata a comodo dai corpi consultivi, ma certo il nostro concetto è stato quello di fare una linea di grande potenzialità, tanto vero che oltre ad avere un forte armamento, delle pendenze molto limitate e delle curve amplissime, la linea sarà costruita in modo che probabilmente non ci saranno passaggi a livello, cosa che facilita moltissimo il servizio. Certo, non ci dobbiamo mettere nella condizione che la linea sia subordinata al tronco per cui si è approvato lo stanziamento, ma bisogna far sì che il tronco sia subordinato alla linea. Con questi intenti, mentre si studia il progetto esecutivo del tronco Amaseno-Formia, si studia il progetto di massima per il resto della linea.

L'onorevole De Nava ha accennato alla tabella annessa alla legge del 1902 per le opere di Roma. Su ciò non avrei da aggiungere niente a quello che dissi ieri. Indicai quali sono le modificazioni che il comune di Roma ha proposto a quella tabella e accennai anche le proposte che sono in corso di esame; certo il Governo si preoccupa del miglioramento edilizio della capitale, e quando le condizioni del bilancio di Roma siano migliorate, sono sicuro che il Municipio presenterà delle pro-

poste che il Governo esaminerà con la massima premura e con tutto il desiderio di rendere sempre più degna la sede della capitale.

Per il palazzo di Giustizia niente ho da aggiungere a quanto ho detto ieri. Per il monumento a Vittorio Emanuele posso dichiarare che mi son preoccupato, non solo di conoscere l'importo presuntivo dell'intera spesa, ma anche di affrettare l'esecuzione dei lavori. Ieri ho indicato alcune cifre da cui risulta che l'andamento oggi è più attivo; posso aggiungere che recentemente, mentre avevo l'onore di presiedere la Commissione consultiva per il monumento a Vittorio Emanuele, ho pregato vivamente il conte Sacconi perchè presenti una relazione di ciò che è stato fatto e di quanto rimane a fare, sia finanziariamente sia per l'andamento dei lavori. Questa preghiera fatta verbalmente al mio amico conte Sacconi l'ho ripetuta giorni sono per iscritto, invitandolo precisamente a presentare all'amministrazione una relazione non più tardi del novembre prossimo. Egli mi accennava all'impossibilità di presentare in breve termine questa relazione, e mi diceva come non gli sarebbe stato possibile di presentarla prima del dicembre; ma io lo pregai di accorciare questo termine; quindi spero che la relazione sarà pronta per il novembre, e m'impegno di presentarla a mia volta senza indugio al Parlamento.

Relativamente a ciò che ha affermato l'onorevole De Nava in fine del suo discorso, io lo assicuro che esso forma oggetto di studi da parte del Governo, il quale, per ciò che riguarda la Basilicata ha riunite le opere idrauliche ed i rimboschimenti, che costituiscono precisamente le attribuzioni del Commissariato per la Basilicata.

Io non so poi se si potrà attuare un altro concetto accennato dall'onorevole relatore, cioè che le foreste venissero affidate al Ministero dei lavori pubblici; ci sarebbe guerra in famiglia; quindi l'onorevole relatore può ben comprendere il mio riserbo su questo punto.

E vengo ora alle ferrovie. Fra i nostri colleghi, parecchi anni fa, si credeva che fossimo arrivati ad un tramonto ferroviario, onorevole Calissano; ora, non per fare un giuoco di parole, io assisto ad una vera alba ferroviaria. (*Commenti — Si ride*).

Se è vero che non tutti i mali vengono per nuocere, quasi dovrei dire che è meglio che il mio onorevole collega del tesoro non sia stato presente a questa discussione, (benchè ne rimpianga l'assenza, cagionata da un'infermità che spero sia lieve); perchè se fosse stato presente, le sue caste orecchie si sarebbero profondamente turbate udendo le richieste fatte da tutte le parti di nuove ferrovie, e specialmente da coloro che chiedono una nuova comunicazione fra il Piemonte e la Liguria occidentale. È vero che più crescono le domande, e più facilmente il Governo esce d'imbarazzo, imperocchè nella contesa fra tante linee il Governo può aspettare... (*Commenti*) ... ed aspetterà molto tempo... (*Oh! oh!*).

Ma i miei amici, gli onorevoli Calissano, Daneo, Berio, Nuvoloni, Celesia e tutti coloro che si interessano vivamente al miglioramento delle comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale, intendono come il Governo debba dire parole molto misurate su questo argomento.

Io riconosco, come ho già riconosciuto altra volta, che il triangolo ferroviario Genova-Torino-Milano è così saturo di traffico che occorreranno decine di milioni perchè le linee e le stazioni possano ben corrispondere alle esigenze del servizio. Però noi non ci dobbiamo sgomentare di soverchio per questa spesa, perchè gradatamente faremo tutto e provvederemo anche a queste che sono esigenze di prim' ordine.

Già un vantaggio a queste comunicazioni del triangolo Genova-Torino-Milano verrà dato dalla Genova-Rivarolo con parco di vagoni al Campasso, e anche dalla nuova linea Ovada-Alessandria per la quale io ho avuto delle cure speciali affinchè possano iniziarsi al più presto i lavori; ma siamo d'accordo che occorrono provvedimenti più radicali ed il Governo, riconoscendo il bisogno, sente che deve provvedere alla risoluzione del problema ferroviario e che mancherebbe certamente al suo dovere se non avvisasse ai rimedi più efficaci per risolverlo efficacemente in un tempo ragionevole.

Per quanto poi riguarda più specialmente la linea Savona-Bra io posso dire all'onorevole Calissano, che vivamente ringrazio per la sua fiducia ferroviaria ed anche personale, come ringrazio anche l'onorevole Daneo ed altri colleghi sempre tanto cortesi con me, io posso dire che fino da parecchi anni mi sono preoccupato delle condizionidi quella linea, la quale si trova in uno stato veramente infelice. Nei 19 anni del regime ferroviario l'amministrazione qualche cosa ha fatto, per quella linea ed ha speso finora per oltre tre milioni, anzi ricordo che fu proprio mia l'iniziativa per impiantare il ventilatore Saccardo nella galleria Sella ; ma questi ed altri provvedimenti non sono adeguati alle esigenze di quella linea. Dirò di più, e questo serva più che mai a dimostrare come il tempo tecnico s'impone a tutta la volontà, a tutta la premura ed alacrità dell'amministrazione; io ricordo che nell' agosto 1899 ebbi l' onore di accompagnare il mio amico onorevole Boselli a Savona: visitammo la stazione di Savona-Letimbro ed il porto, e me ne interessai in modo particolare, non perchè l'onorevole Boselli fosse allora ministro, no, ma unicamente perchè riconosceva, come riconosco tutt'ora, il bisogno di migliorare le condizioni

del servizio ferroviario di Savona sia al porto, sia alla stazione. Ebbene, vedete l'inesorabilità del tempo tecnico: dall'agosto 1899, siamo oggi nel mese di giugno dell'anno di grazia 1904, non si è fatto ancora nulla per risolvere quel problema che io riconosceva allora urgente e che con me lo riconosceva urgente anche il direttore generale delle Mediterranee, il commendatore Oliva, tanto che egli fece un discorso e trovò modo di farsi applaudire.

Dunque come vede l'onorevole Crespi non è indolenza tecnica, è il tempo tecnico inesorabile. Per il porto di Savona che merita tutte le cure nella legge 13 marzo 1904 c'è una somma che credo insufficiente; io trovai quel disegno di legge e per affrettarne l'approvazione lo lasciai così com'era; nella legge ci sono soltanto 700 mila lire, le quali non bastano per provvedere a due bisogni molto urgenti, che sono le banchine e un parco di vagoni, ma se sarà possibile di aggiungere qualche cosa da un fondo per imprevisti di due milioni che in quella legge è stanziato, io assicuro gli amici onorevoli Calissano e Daneo che sarà mio dovere di farlo, perchè bisogni più vivi e più urgenti di quelli io non so se ve ne sieno nei nostri porti.

L'onorevole Daneo mi raccomanda pure una proposta che riguarda i trasporti funicolari nel porto di Savona. Io conosco quella proposta, si sta esaminando ed ho fatto una premura speciale al presidente della Commissione, il quale tanto per fare il seguito al bisticcio di poco fa, si chiama Inglese; quindi c'è un Tedesco, c'è un Inglese, ma siamo tutti italiani animati dal vivissimo desiderio di sodisfare le esigenze del pubblico servizio.

Per ora, come accennai ieri in risposta all'onorevole Di Stefano, non vedo molto prossima la presentazione di un disegno di legge per nuove opere marittime, ma, come accennai poc'anzi, o col fondo speciale che esiste nella legge per il porto di Savona, o col fondo degli imprevisti, o con qualche altra somma che si racimolerà su qualche fondo ferroviario, spero di prendere dei provvedimenti a beneficio del porto di Savona che permettano di sodisfare ai bisogni più urgenti.

Di bisogni pure urgenti hanno parlato anche gli onorevoli Calissano e Daneo in ordine alle linee che interessano il Piemonte. Io questi bisogni li riconosco e da un pezzo, e tanto li riconosco che da parecchi mesi avevo date delle disposizioni perchè dei lavori fossero eseguiti d'urgenza. Ma per una condizione di cose, alla Camera certamente nota, in quanto che vi fu una interrogazione a cui rispose il ministro del tesoro per rilevare la mancanza di fondi da parte di una società ferroviaria, quelle disposizioni non hanno potuto aver seguito. Io non so se il Governo che intende provvedere sino al giugno 1905 ai lavori di prima necessità e di maggiore urgenza, non so se tenuto conto delle condizioni parlamentari potrà presentare in questi giorni un disegno di legge per richiesta di fondi. Ma certamente io assicuro gli onorevoli Calissano e Daneo che alla ripresa dei lavori parlamentari il Governo chiederà nuovi fondi al Parlamento e confido che esso li darà, perchè il Parlamento non si rifiuta mai quando si tratta di bisogni riconosciuti e del buon andamento dei pubblici servizi. (*Benissimo!*)

In ordine alle linee di comunicazione tra il Piemonte e la Liguria occidentale io per ora, come ho detto poc'anzi, debbo limitarmi a delle parole molto ma molto prudenti. Riconosco in massima il bisogno di migliorare, le comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale.

CAVAGNARI. Ed anche nella parte orientale.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Cavagnari, per la parte orientale abbiamo delle proposte. E se verranno dall'aumento dei prodotti ferroviari quei mezzi che noi speriamo, non si mancherà di provvedere ai miglioramenti della linea tra Spezia e Genova che davvero rappresentano un bisogno di primo ordine, proprio, si può dire, come il pane quotidiano. (*Approvazioni*).

FIAMBERTI. Perchè non ha provveduto con questa legge?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ecco, onorevole amico Fiamberti, a dirlo si fa presto; ma prima di tutto bisogna avere un progetto che sia bene studiato e bene esaminato, e poi le questioni bisogna risolverle una dopo l'altra. Adesso la Cuneo-Ventimiglia e la Roma-Napoli, poi risolveremo anche la questione della Genova-Spezia. E così ritornando alle comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale io dichiaro, ma oggi non posso fare di più, dichiaro che il bisogno di migliorarle e di facilitarle è dal Governo riconosciuto. Però di fronte agli ordini del giorno, io debbo pregare gli amici di non insistere perchè siano votati dalla Camera. Il Governo che accettasse ordini del giorno i quali si riferiscono a linee o nominate o innominate, a linee nominate che il Governo non ha avuto ancora la occasione di studiare, o a linee innominate che il Governo, se anche avesse voluto, non avrebbe potuto studiare, non farebbe certamente opera saggia. Già i colleghi stessi questi ordini del giorno evidentemente li hanno presentati per avere occasione di pronunziare dei discorsi eccellenti, per porre il problema sotto gli occhi del Governo affinchè lo studi; ma io credo che neanche l'onorevole Nuvoloni che pure è pieno di fede e di speranza...

NUVOLONI. Perciò domando la carità. (*Si ride*).

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Va bene, ma per ora io non posso concedere che la carità di studiare.

NUVOLONI. È troppo poco!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Del resto io credo che anche le sue speranze non andassero al di là di questo: ed io assumo l'impegno di studiare il problema delle comunicazioni fra la Liguria occidentale ed il Piemonte e di studiarlo con una relativa sollecitudine. Oggi però c'è anche la mancanza di un personale per questi studi, in quanto che il poco personale disponibile è addetto allo studio delle ferrovie complementari per le quali ci sono degli impegni che battono alle porte. Io spero che gli onorevoli colleghi vorranno chiamarsi sodisfatti di queste dichiarazioni. Più di così non posso dire. Prego quindi gli amici di ritirare gli ordini del giorno, e li assicuro, anche in nome del presidente del Consiglio, che il Governo accetta questi ordini del giorno come raccomandazioni.

Passo ora agli ordini del giorno che riguardano le ferrovie complementari. (*Segni di attenzione*).

Gli ordini del giorno relativi alle ferrovie complementari sono quattro. Uno è dell'onorevole Licata, il secondo dell'amico De Seta e degli altri carissimi miei amici delle Calabrie. Un terzo ordine del giorno è dell'onorevole Battelli, ed un quarto dell'onorevole Saporito. L'onorevole Licata che è di una tenacità, che non pare meridionale, (*Si ride*) domanda anzitutto che si deliberi di mantenere gli stanziamenti; ma io ieri ho dichiarato che mi parrebbe questa opera perfettamente inutile. Quello che ho dichiarato ieri e che confermo oggi nel modo più esplicito è questo; per le ferrovie della Sicilia ho condotto qualche trattativa. Queste trattative, almeno finora, non sono riuscite a risultati concreti; ma intanto questi studi si fanno, ed assumo impegno di aumentare il personale perchè siano sollecitati.

E questo impegno, che ho preso anche privatamente con l'amico onorevole Finocchiaro Aprile, io lo manterrò nel miglior modo, in modo tale che essi potranno dire; non speravamo mai che il ministro potesse mantener tanto!

NUVOLONI. Non sarà mica tempo tecnico!

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quindi io sono sicuro che l'onorevole Licata si contenterà di questa dichiarazione. Così assicuro i miei amici della Sicilia che a dicembre proposte concrete verranno per la soluzione del problema ferroviario, specialmente per la Sicilia e la Calabria che, come dissi ieri, debbono avere la precedenza su tutte e alltre ferrovie. (*Interruzioni*). Ma noi speriamo di farle tutte e farle magari anche contemporaneamente. All'onorevole Licata e Saporito, che poi si uniscono nel chiedere che la Camera approvi un ordine del giorno per cui il Governo s'impegni a presentare proposte concrete, io ripeto oggi le osservazioni che ho avuto l'onore di fare ieri: credono essi che un ordine del giorno possa avere maggiore efficacia di un articolo di legge? Se questo lo credono, e lo crede la Camera, per parte mia non avrei difficoltà di accettarlo; ma francamente non mi pare che si debba togliere autorità alla maestà delle leggi, nel senso che si debba con un ordine del giorno invitare il Governo a mantenere impegni che sono determinati esplicitamente da una legge. Risulta tanto questo impegno che si è stabilito un termine fisso nel quale il Governo deve mantenerlo. L'onorevole Saporito, che mi dispiace di non vedere presente, ma che è rappresentato dall'onorevole Fili-Astolfone che rappresenta gli stessi interessi... (l'onorevole Fili-Astolfone tenta di guardarmi di mal'occhio, ma non ci riesce (*Si ride*) perchè egli conosce la sincerità delle mie intenzioni e la schiettezza delle mie dichiarazioni)... l'onorevole Saporito, dico, invita il Governo a provvedere prima della fine dell'anno alla costruzione delle ferrovie. Se egli intende che il Governo debba presentare proposte per la costruzione, prima della fine dell'anno, siamo d'accordo: il Governo in dicembre ha il dovere di presentare proposte concrete e a questo dovere non verrà meno. Ma se poi intende altro, egli dovrà convenire che non è possibile che il Governo provveda alla costruzione di ferrovie per le quali non ci sono fondi in bilancio e non ci possono essere oggi, perchè fino a quando non sia scaduto il termine del biennio, il Governo può dare in concessione quelle ferrovie, ma non può provvedere direttamente alla costruzione.

Anche l'onorevole Battelli domanda che si dia principio a questi lavori per il dicembre prossimo ed anche a lui rispondo la stessa cosa che, cioè, il Governo non può fare che presentare proposte concrete, ma provvedere ai lavori non è possibile.

Infine l'onorevole De Seta e i suoi e miei amici della Calabria domandano che il Governo a dicembre provveda alla presentazione delle proposte. È vero?

DE SETA. Precisamente.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma essi sanno che la Calabria per le sue ferrovie complementari è stata messa, per giusta ragione di precedenza, in una condizione privilegiata, in quanto che gli studi che il Governo compie direttamente per la Calabria sono condotti con una alacrità speciale. Come ho detto ieri, oramai gli ingegneri sono in viaggio e forse stanno

sul posto; potranno gli onorevoli colleghi, se occorre, far loro anche delle visite...

DE SETA. Li accoglieremo colla musica.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...e li potranno esortare ad affrettare il lavoro.

DE SETA. Aspetteremo anche il ministro che faccia una visita in quei luoghi per accertarsi dell'urgenza di quelle linee.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sarei ben felice di visitare la provincia di Cosenza, che non ho la fortuna di conoscere, ma che amo come la mia provincia natale.

E quindi anche all'onorevole De Seta, come all'onorevole Battelli io fo viva preghiera di non insistere nei loro ordini del giorno, e di contentarsi delle esplicite dichiarazioni che ho fatto.

Poi ci sono altri ordini del giorno. C'è l'ordine del giorno dell'onorevole Crespi, ma ho già avuto l'onore di rispondere ieri. Se egli insiste nel suo ordine del giorno, lo accetto ben volentieri, ma dico che io desidererei che si potesse inaugurare il monumento al Padre della Patria anche prima del 14 marzo 1911: quindi fissare questa data a scadenza fissa non può essere opportuno; se insiste, ripeto, accetto il suo ordine del giorno, come sono sicuro che la Camera sarà unanime nel votarlo.

Infine c'è un ordine del giorno dell'onorevole Di Stefano che deve aver fatto un lavoro molto assiduo ed efficace, inquantochè ha rimorchiato tutta la deputazione siciliana ed anche alcuni colleghi di altre regioni.

DI STEFANO. Non assiduo, ma efficace.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho avuto ieri l'onore di fare delle dichiarazioni a proposito del porto di Palermo, egli ha mostrato di non esserne sodisfatto, ma in fondo all'animo suo deve convenire che io non poteva parlare diversamente.

Ho riconosciuto i bisogni del porto di Palermo, mi propongo di sodisfarli all'occasione propizia, ma se oggi accettassi un ordine del giorno che impegna il Governo a presentare ad una scadenza più o meno prossima, un disegno di legge, l'onorevole Di Stefano intende bene che ne verrebbero chissà quanti di questi ordini del giorno, perchè ci sono altri porti che non furono considerati nella legge 13 marzo 1904, che anch'essi domandano il loro posticino in una qualche legge.

Io quindi prego l'onorevole Di Stefano di non insistere nell'ordine del giorno, di chiamarsi pago delle mie dichiarazioni, che quando sarà il momento opportuno di provvedere alla richiesta di fondi per altri porti, fra i quali devo annoverare il porto di Chioggia, di cui s'interessa in modo particolare il mio amico onorevole Galli, l'onorevole Di Stefano deve essere persuaso che il Governo farà il suo dovere di pensare a queste cose, perchè il ministro dei lavori pubblici dopo tutto fa il suo mestiere quando al suo collega del tesoro domanda dei denari per eseguire dei lavori. C'è per questo. (*Interruzione*).

Per ora intanto si sta studiando ancora. La Commissione che ha recentemente visitato il porto di Palermo non ha presentato le sue proposte. Quel problema è di grande importanza non solo tecnica ma finanziaria, perchè a voler risolvere in modo razionale e radicale il problema marittimo di Palermo occorrono parecchi milioni...

DI STEFANO. Quattro milioni.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Forse non bastano 4 milioni. Se bastassero credo che quasi quasi sarei tentato ad accettare il suo ordine del giorno.

DI STEFANO. Lo accetti in questo senso, che presenterà una legge con 4 milioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE NAVA, *relatore*. Il ministro ha detto le ragioni per cui parecchi ordini del giorno non possono essere accolti; ed ha anche detto le ragioni per cui sarebbe bene si ritirassero tutti gli ordini del giorno relativi alle ferrovie complementari anche perchè questi ordini del giorno potrebbero affievolire anzichè rafforzare l'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902. Io invece pregherei il Governo e la Camera ad unirsi in un solo ordine del giorno, il quale sarebbe la ripetizione di quell'ordine del giorno che già ha votato la Giunta generale del bilancio, e di cui ho dato lettura.

È bene che questa discussione finisca con una votazione unica e concreti il sentimento di concordia che ha ispirato tutte le discussioni. Quest'ordine del giorno sarebbe il seguente:

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo, colle quali ha assicurato l'integrale esecuzione dell'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902, e passa alla discussione degli articoli ».

Questo è l'ordine del giorno che io presento a nome della Giunta del bilancio e che prego il Ministero di accettare.

Esso non ripete già un articolo di legge, ma prende atto di una dichiarazione del Governo, la quale assicura e garantisce che l'articolo 7 sarà integralmente eseguito, nel giorno in cui dovrà essere eseguito.

PRESIDENTE. Il Governo accetta quest'ordine del giorno?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì.

PRESIDENTE. Prego la Camera di prestare attenzione.

Abbiamo quattro ordini del giorno che si riferiscono appunto alla legge del 1902 ossia alle ferrovie complementari: uno dell'onorevole Licata, l'altro dell'onorevole De Seta e il terzo dell'onorevole Battelli; il quarto dell'onorevole Saporito, che propone le reti di ferrovie a sistema ridotto.

Abbiamo poi tre ordini del giorno che mirano ad un argomento speciale, e sono quelli degli onorevoli Berio, Nuvoloni e Celesia.

Inoltre abbiamo i due ordini del giorno che si riferiscono ad argomenti speciali, e sono gli ordini del giorno Daneo Edoardo e Calissano.

Finalmente c'è l'ordine del giorno speciale dell'onorevole Di Stefano che si riferisce ai lavori del porto di Palermo. Ora chiederò ai proponenti se intendano mantenere o no i loro ordini del giorno.

Onorevole Licata, mantiene e ritira il suo ordine del giorno?

LICATA. In seguito alle dichiarazioni che ha fatte l'onorevole ministro, e di cui lo ringrazio, nella speranza che vorrà far seguire alle sue dichiarazioni i fatti, rinuncio alla prima parte del mio ordine del giorno, ma desidero mantenere la seconda parte.

PRESIDENTE. Nonostante l'ordine del giorno della Commissione?

LICATA. Il ministro ieri disse che è assolutamente deciso a provvedere alla costruzione delle ferrovie complementari, e, se occorre, disse che aumenterà anche il sussidio chilometrico. Ora io desidero che la sua affermazione venga confermata da un ordine del giorno. E il mio ordine del giorno non dice altro se non che la Camera autorizza il ministro ad aumentare il sussidio chilometrico. E' necessario dirlo inquantochè uno dei principali ostacoli alla costruzione delle ferrovie complementari è appunto il sussidio chilometrico che è insufficiente. Ma se il Governo sarà autorizzato ad aumentarlo, allora sarà resa possibile la concessione.

In questo senso desidero che il Governo accetti il mio ordine del giorno. (*Interruzioni*).

Altrimenti di proroga in proroga queste linee non si costruiranno mai.

DE NAVA, *relatore*. Ma se glielo dite prima, ve lo domandano fin d'ora l'aumento!

LICATA. Ma se il ministro non sarà autorizzato a dare l'aumento, nessuna società si presenterà perchè sono insufficienti gli stanziamenti. (*Interruzioni*).

Noi abbiamo aspettato due anni ed aspetteremo altri dieci anni!

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Licata limita il suo ordine del giorno a questa seconda parte: « nel caso di un eccessivo costo di costruzione di alcune linee, autorizza il Governo alla scadenza del biennio, ad aumentarne il sussidio chilometrico fino al punto da renderne possibile la concessione.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che ci sia un equivoco. Il Governo non ha bisogno che la Camera dica che per risolvere il problema occorre aumentare il sussidio chilometrico.

Se il Governo riconoscerà che tra i mezzi per risolvere il problema vi è anche questo, come ho dichiarato, naturalmente verrà alla Camera e farà le sue proposte; ma autorizzare fino da ora il Governo a fare ciò, per cui si richiede una legge speciale, non mi pare che sia necessario.

LICATA. Dietro questa dichiarazione ritiro il mio ordine del giorno. (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. L'onorevole De Seta mantiene o ritira il suo?

DE SETA. Fidando pienamente nelle formali ed esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio ordine del giorno, a nome anche dei colleghi che con me l'hanno firmato, e ci associamo a quello della Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Battelli non è presente; s'intende quindi che abbia ritirato il suo.

L'onorevole Saporito mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

FILÌ-ASTOLFONE. Domando di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Parli pure.

FILÌ-ASTOLFONE. L'intendimento dell'onorevole Saporito e mio era quello di sapere se lo Stato volesse costruire direttamente le complementari, come fa con la Roma-Napoli e con la Cuneo-Ventimiglia, e poichè il ministro dichiara che alla scadenza del termine del 4 dicembre prossimo venturo presenterà le sue proposte per le complementari della Sicilia, allora vedremo se gli impegni del Governo saranno ancora una volta delusi, o mantenuti.

Poichè, ripeto, la diffidenza nostra e delle popolazioni è venuta al punto che non crediamo più, nè a leggi nè a ministri, e me lo perdonino i nostri colleghi, nemmeno nella Camera, la quale, se ci ascolta benevolmente, finisce poi per dimenticare un argomento così importante.

Dunque, a nome dell'onorevole Saporito e mio, dichiaro che, accettando l'ordine del giorno della Commissione del bilancio e le dichiarazioni del ministro, desideriamo che il Governo in ossequio alla legge mantenga l'impegno formale

di provvedere completamente alla costruzione, o alla pronta concessione.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo dire all'onorevole amico Filì-Astolfone che il Governo in quattro modi, secondo me, può provvedere alla soluzione di questo problema: o con la costruzione diretta, o con l'aumento del sussidio fino ad una determinata misura per concessioni da farsi, o con convenzioni già stipulate da sottoporsi al Parlamento, o riducendo con speciali disposizioni il costo della costruzione e dell'esercizio.

Il Governo, avendo dinanzi a sè parecchi mesi per la soluzione di questo problema, ancora non ha deliberato quale sistema accogliere; quindi può darsi benissimo che il problema possa essere risolto o con tutti o con alcuni dei mezzi che ho indicato.

Quindi per ora si affidi l'onorevole Filì alla promessa del ministro; ci vedremo a dicembre e allora si esamineranno le proposte legislative che il Governo presenterà.

FILÌ-ASTOLFONE. Non potendo fare altro anche oggi prendo atto (*Si ride*) delle dichiarazioni che ha ripetute l'onorevole ministro ed aggiungo anche dell'amico mio personale e questa promessa dell'amico personale credo che, se non sia al disopra di quella del ministro, equivalga a quella dell'uomo che cosciente dell'impegno che assume, saprà mantenerlo. (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Viene ora un secondo gruppo di ordini del giorno, che è composto da quelli presentati dagli onorevoli Berio, Nuvoloni e Calleri, e Celesia. L'ordine del giorno dell'onorevole Berio è il seguente:

« La Camera, ritenendo che al valico ferroviario fra il Piemonte e la Liguria occidentale, per le valli Tanaro Arroscia e Impero, possa almeno provvedersi colla concessione - al Consorzio delle città di Porto Maurizio e Oneglia non che di altre città e comuni interessati, o a Società che fosse dal Consorzio medesimo proposta – del tronco ferroviario Garessio-Oneglia, invita il Governo a prendere in esame i progetti che gli fossero dal detto Consorzio presentati e provvedere, occorrendo, con apposito disegno di legge ».

Onorevole Berio, lo mantiene?

BERIO. Le ragioni per le quali mi astenni dal fare proposte concrete contro o in aggiunta a questo disegno di legge mi consigliano a non insistere per la votazione del mio ordine del giorno, affinchè una eventuale reiezione dello stesso non possa poi essere interpretata a danno morale della causa che ho sostenuta.

Dichiaro però che senza attendere i consigli di pazienza, tanto generosamente datici, la rappresentanza di una parte notevolissima del Piemonte e della grande maggioranza della Liguria occidentale si presenterà fra poco al ministro per chiedere che quelle popolazioni siano autorizzate a provvedere esse stesse, col necessario sussidio del Governo, e non già senza tale sussidio, come mostrò di avere inteso l'onorevole Daneo, nè in un lontano avvenire, alla esecuzione mediante l'industria privata, della ferrovia Garessio-Oneglia e relativi lavori portuali, opere che ormai, come riconobbe lo stesso onorevole Daneo, sono non soltanto di interesse regionale del Piemonte e della Liguria occidentale, ma anche *di evidentissimo interesse nazionale*, ed io son certo che la rappresentanza stessa avrà dal Governo quella accoglienza che così gravi interessi meritano.

Per la qualcosa ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Berio non insiste nel suo ordine del giorno.

L'onorevole Nuvoloni ha un ordine del giorno firmato anche all'onorevole Calleri, che è così concepito:

« La Camera, riconoscendo che la linea Breglio-Ventimiglia non soddisfa agli interessi nazionali di natura commerciale e strategica, nè appaga le legittime aspirazioni del Piemonte e della Liguria occidentale – e che a tali obbiettivi corrisponderebbe una linea costrutta esclusivamente in territorio italiano con sbocco a porti marittimi – invita il Governo a far sollecitamente studiare ed eseguire la linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

Onorevole Nuvoloni, mantiene il suo ordine del giorno?

NUVOLONI. Sono obbligato a portar forse quest'oggi la nota stonata, ma non posso a meno di insistere nel mio ordine del giorno, e questa dichiarazione faccio anche a nome dell'onorevole Calleri e di altri colleghi del Piemonte e della Liguria. Io credo che le ferrovie si debbano fare a vantaggio delle popolazioni e soprattutto a vantaggio del paese nostro che le paga, ed ho la convinzione che soltanto quella linea che noi abbiamo patrocinata e che è indicata particolarmente nel nostro ordine del giorno corrisponda meglio agli interessi del Piemonte e della Liguria in piena e perfetta armonia con quelli della Nazione. La ferrovia Garessio-Oneglia-Porto Maurizio credo sia quella che meglio di ogni altra abbia carattere interregionale, nazionale ed internazionale; quindi,

ossequente anche ai costanti voti di quelle popolazioni, credo mio obbligo di insistere nel mio ordine del giorno firmato da me e dal collega Calleri. Non posso ritirarlo!

PRESIDENTE. La Commissione l'accetta?

DE NAVA, *relatore*. No.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici lo accetta?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. No.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'ordine del giorno degli onorevoli Nuvoloni e Calleri, già letto, non accettato dal Governo, nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Celesia, che è il seguente:

« La Camera nella previsione che in un prossimo avvenire si imporrà la necessità di una nuova linea di allacciamento tra il Piemonte e la Liguria Occidentale, fa voti perchè il Governo prenda in considerazione tutti quanti i progetti che gli fossero presentati dagli enti locali interessati, per sussidiare poi quello che sarà dimostrato più conveniente ».

Onorevole Celesia, lo mantiene?

CELESIA. Dichiarandomi sodisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Celesia ritira dunque il suo ordine del giorno.

Viene ora il terzo gruppo di ordini del giorno, che è composto di due: uno dell'onorevole Calissano, l'altro dell'onorevole Daneo Edoardo.

L'ordine del giorno dell'onorevole Calissano è il seguente:

« La Camera, confidando che il Governo vorrà completare i necessari studi per abbreviare e migliorare le comunicazioni dei maggiori centri agricoli industriali del Piemonte colla Lombardia e col Mare Ligure, lo invita intanto a provvedere sollecitamente ai lavori indispensabili per rendere la linea di Savona-Torino adatta al traffico crescente del porto di Savona.

« Calissano, Cortese, Rossi Teofilo, Falletti, Battaglieri ».

Onorevole Calissano, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

CALISSANO. Poichè il ministro ha riconosciuto il fondamento dei nostri desiderî, prendo atto delle sue esplicite promesse, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Calissano non insiste nel suo ordine del giorno.

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Daneo Edoardo che leggo:

« La Camera invita il Governo ad ordinare opportuni studi per ottenere che le comunicazioni ferroviarie tra le regioni ligure e piemontese, rispondano all'importanza della produzione e dei traffici e alla loro continua espansione, e segnatamente a rendere più dirette, efficaci e giovevoli anche agli importanti centri intermedii le comunicazioni tra Torino e Savona.

Daneo Edoardo, Ferrero di Cambiano, Boselli, Biscaretti, Rossi Teofilo, Ceriana-Mayneri, Bertetti, Rovasenda, Battaglieri, Calvi, Rizzetti ».

Onorevole Daneo Edoardo, mantiene il suo ordine del giorno?

DANEO EDOARDO. Il ministro ha riconosciuto egli stesso l'insufficienza della linea attuale Torino-Savona, la necessità di preparare gli studi per altre comunicazioni, e intanto ha promesso di studiare e proporre, coi mezzi che ha disponibili, per il porto e per la linea di Savona, provvedimenti e rimedi che rispondano alle necessità urgenti. Avrei torto se non mi contentassi delle sue precise dichiarazioni, e se non avessi fiducia in una rapida effettuazione delle medesime nei limiti del possibile: perciò ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Anche l'ordine del giorno dell'onorevole Daneo Edoardo è ritirato.

Viene ora la volta dell'ordine del giorno dell'onorevole Di Stefano, che forma gruppo a sè. Ne dò lettura.

« La Camera invita il Governo a presentare, nel più breve termine possibile, una legge per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Palermo.

Di Stefano, Colajanni, Mirabelli, Lampiasi, Mezzanotte, Fradeletto, Cerri, Abbruzzese, Crespi, Libertini Gesualdo, Pala, Valle Gregorio, Valeri, Comandini, Piccolo-Cupani, Sanfilippo, Perrotta, Filì-Astolfone, Finocchiaro-Aprile, Licata, De Luca Ippolito, Fazio, Saporito, Libertini Pasquale, Cirmeni, Florena, Grassi-Voces ».

DI STEFANO. A nome anche dei colleghi che hanno firmato il mio ordine del giorno, ringraziando quelli delle altre provincie d'Italia che si sono uniti a me, per chiedere un atto di giustizia, prendo atto delle dichiarazioni del ministro che ha riconosciuto ancora una volta le condizioni speciali e i bisogni grandissim

del porto di Palermo, prendo atto delle sue promesse, ancora una volta fatte, che alle prime spese che si faranno per opere marittime chiederà i fondi necessari pel porto di Palermo, e ritiro il mio ordine del giorno,

PRESIDENTE. Anche l'ordine del giorno dell'onorevole Di Stefano è ritirato.

Rimane l'ordine del giorno della Commissione, accettato dal Governo, che è il seguente:

«La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo, con le quali ha assicurato la integrale esecuzione dell'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902, e passa alla discussione degli articoli ».

Lo metto a partito.

(*È approvato*).

Ora vi è il seguente ordine del giorno dell'onorevole Crespi:

« La Camera invita il Governo a prendere tutti gli opportuni provvedimenti perchè il monumento a Vittorio Emanuele in Roma sia ultimato e inaugurato pel cinquantesimo anniversario del giorno nel quale la Camera proclamò Vittorio Emanuele II re d'Italia (14 marzo 1861)».

Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta quest'ordine del giorno?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto.

PRESIDENTE. La Commissione lo accetta?

DE NAVA, *relatore*. Lo accetta.

PRESIDENTE. Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Passiamo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire centosette milioni seicentocinquantamila da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

La detta somma è ripartita come segue:

a) lire 250,000 per l'isolamento del palazzo Madama in cui ha sede il Senato del Regno;

b) lire 6,500,000 per i lavori di costruzione di una nuova aula per la Camera dei deputati e di sistemazione del palazzo di Montecitorio;

c) lire 5,500,000 per il compimento dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma;

d) lire 3,000,000 per continuare i lavori di costruzione del monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II;

e) lire 3,000,000 per l'ultimazione dei lavori di ampliamento, di sistemazione e di arredamento dell'università di Napoli e degli istituti dipendenti;

f) lire 7,000,000 per i lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, designati nella tabella *A* annessa alla presente legge;

g) lire 2,000,000 per concessione, in conformità della disposizione del seguente articolo 3, di sussidi ad opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane;

h) lire 1,000,000 per concessione in conformità della disposizione del seguente articolo 4, di sussidi ad opere di difesa degli abitati contro le frane;

i) lire 400,000 per concessione, in conformità della disposizione del seguente articolo 5, di sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie;

k) lire 7,000,000 per lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, in conformità della tabella *B* annessa alla presente legge;

l) lire 38,000,000 per il completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia,.

m) lire 34,000,000 per la costruzione del tronco dal fiume Amaseno a Formia che fa parte della ferrovia direttissima Roma-Napoli e serve pure a congiungere le linee Velletri-Terracina e Gaeta-Sparanise;

È abrogata la legge 26 luglio 1888, n, 5593, che autorizzò la spesa straordinaria di lire 6,000,000 per provvedere alla residenza del Parlamento nazionale ».

Ha facoltà di parlare il primo iscritto, che è l'onorevole Ceriana-Mayneri, il quale insieme con gli onorevoli Calvi, Battaglieri, Chiappero, Pozzo Marco, Pivano, Fracassi, Medici, Rebaudengo, Rovasenda, Valle Gregorio e Donadio ha presentato due emendamenti a questo articolo e cioè uno alla lettera *g* dove propone di aggiungere « e le corrosioni di fiumi e torrenti »; l'altro alla lettera *h* dove aggiunge le stesse parole « e le corrosioni di fiumi e torrenti ».

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha facoltà di parlare per isvolgere questo emendamento.

CERIANA-MAYNERI. Esporrò brevemente le ragioni che m'indussero, confortato dall'appoggio degli onorevoli colleghi Calvi, Battaglieri, Chiappero, Pozzo Marco, Pivano, Fracassi, Medici, Rebaudengo, Rovasenda, Valle Gregorio, Donadio a presentare questo mio modesto emendamento che non porta nessun nuovo onere al bilancio dello Stato e che mi pare degno di essere favorevolmente accolto.

Mentre do lode a voi, onorevole ministro, che con tanta alacrità e sapienza dirigete l'am-

ministrazione dei lavori pubblici, ed alla Giunta generale del bilancio per avere proposto in questo articolo al comma *g* un assegno di 2 milioni per concessione di sussidi alle opere di difesa delle strade comunali e provinciali contro le frane, ed al comma *h* un assegno di un milione per sussidi ad opere di difesa degli abitati contro le frane, mi pare che sarebbe giusto ed opportuno aggiungere alle parole: « *contro le frane* » le parole: « *e le corrosioni dei fiumi e torrenti* ».

Questa piccola aggiunta è conforme ai precedenti legislativi ed all'articolo 19 della legge 7 luglio 1902 e completa, a parer mio, i due commi indicati, dando al ministro la necessaria libertà d'azione e togliendo l'eventuale pericolo di future odiose disparità di trattamento, poichè sia le strade comunali e provinciali, sia gli abitati possono essere distrutti tanto dalle frane quanto dalle corrosioni dei fiumi e dei torrenti. Il più delle volte anzi è assai difficile distinguere se la minacciata rovina debba attribuirsi alla frana oppure alle corrosioni.

Spesso avviene che la frana non sia che una naturale ed immediata conseguenza della corrosione dei fiumi e dei torrenti.

Nè si può affermare che l'articolo 19 della legge 7 luglio 1902 abbia meglio provveduto alle opere di difesa delle strade comunali e provinciali e degli abitati contro le corrosioni dei fiumi e torrenti che non contro le frane, poichè l'esperienza ci insegna quanto quell'articolo sia inefficace e come poco abbia corrisposto allo scopo ed alle speranze delle popolazioni italiane.

Pur troppo i fiumi, i torrenti e le frane non sono addomesticati (*Si ride*) nè sono così cortesi da attendere l'esaurimento delle lunghe pratiche amministrative, che purtroppo la legge attualmente impone, prima di distruggere gli abitati e le strade.

Quindi credo sommamente ingiusto e pericoloso limitare di soverchio al ministro la libertà d'azione, di togliere al Governo la possibilità di aiutare e di cooperare con efficacia e prontamente con le provincie e con i Comuni alla salvezza delle strade e degli abitati solo perchè sono rovinati dalla corrosione dei fiumi e dei torrenti piuttosto che dalle frane.

Per queste ragioni, che mi sembrano serie e fondate, confido che voi, onorevole ministro, e voi, onorevole relatore, di cui tutti ammiriamo l'alto senno e la competenza, vorrete accogliere l'emendamento aggiuntivo che mi onorai di presentare insieme con altri colleghi e che son certo troverà favorevole accoglimento in ogni parte della Camera.

Con queste speranze fiducioso attendo la vostra risposta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

MAURIGI. Brevissime parole, che, oltre che dall' amor mio costante della brevità, mi sono imposte anche dallo stato della mia gola.

Questo articolo primo si è per istrada arricchito di due nuove lettere *L* e *M*, le quali si riferiscono alla costruzione di due ferrovie, e cioè la Cuneo-Ventimiglia ed un tratto della direttissima Roma-Napoli; e io voterò con coscienza l'una e l'altra. Però vi sono altre linee, ed una specialmente, l'Aulla-Lucca, le quali non solo erano contemplate in condizioni eguali nel disegno di legge del 1902, ma figurano anche in quelli del 1879, del 1881 e del 1889. Non dirò le ragioni che militano in favore della linea Aulla-Lucca: vi è tutta una letteratura sull' Aulla-Lucca, e quest' aula, purtroppo da lunghissimi anni, risente delle sue apologie mai contrastate, ma mai coronate da un esito felice.

Mi limito dunque esclusivamente a rivolgere all'onorevole ministro ed all'egregio relatore una viva preghiera, perchè dalle loro labbra, nella forma che crederanno più opportuna (ed io non entro nei particolari, perchè non voglio abusare della pazienza della Camera), venga una parola che riesca confortatrice per quelle popolazioni, che da tanto tempo aspettano invano.

E poichè ho la parola ricorderò all'onorevole ministro un altro desiderio che riguarda la linea Lucca-Empoli, tronco molto importante e che nell'inchiesta fatta, dalle società delle ferrovie Meridionali è stata riconosciuta come di estrema utilità per tutto il servizio delle linee mediterranee. Si tratta di dare una comunicazione diretta ed uno sbocco diretto di cui ha assolutamente bisogno la stazione di Lucca, la quale non serve soltanto a quella illustre città ma serve esclusivamente a più di duecento mila abitanti della regione ed in cui si verifica un grande, eccezionale movimento determinato dalla emigrazione temporanea la quale dà così soddisfacenti resultati sotto ogni aspetto.

Di ciò parlerà con molto più autorità di me l'onorevole Guicciardini che ha presentato un ordine del giorno a cui ho avuto l'onore di associare il mio nome; ad ogni modo se anche su questo argomento l'onorevole ministro vorrà dire una parola che affidi per l'avvenire gliene sarò grato, come sarò grato all'onorevole relatore se egli pure vorrà associarvisi a nome della Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

(*Il deputato Saporito non è presente*).

Perde il suo turno ed ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

RUBINI. Ieri ebbi a dichiarare alla Camera che finiva il mio discorso con quanto dissi nella discussione generale. Non voglio ora venir meno alla promessa e riaprire la discussione medesima.

Debbo una parola di risposta però quasi come fatto personale, amichevole del resto, all'onorevole ministro. Egli nell'esordio del suo discorso di ieri, al quale esordio mi dispiace di non aver potuto assistere, perchè chiamato per un istante fuori dell'aula, trovò da osservare che non fosse opportuno il desiderio da me espresso che non si presentino disegni di legge troppo voluminosi e che si procuri con le leggi dei riparti di contenere possibilmente le proposte soltanto nei riguardi delle spese di leggi già deliberate. Il ministro credette di trovarmi in contraddizione citando l'opera mia quale presidente della Commissione generale del bilancio...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lodevolissima opera.

RUBINI. ... quando si discusse il disegno di legge che divenne la legge del 1900, anch'esso farraginoso; vero è che l'onorevole ministro accusandomi di contraddizione, condiva l'accusa con parole cortesi per l'opera da me fatta, di cui io lo ringrazio. Ma veda, onorevole ministro, non c'è contraddizione: si può benissimo esprimere un desiderio che un determinato modo di svolgere il lavoro parlamentare sia osservato, ma se per caso questo modo che è da noi ravvisato il migliore, non si può o non si vuole osservare, o che noi mossi quasi da dispetto, dovremmo rifiutare l'opera nostra? Questo sarebbe veramente atto biasimevole. Vede bene, onorevole ministro, che non c'è contraddizione: sarebbe come venire alla Camera e rimproverare tutti noi, che in principio siamo nemici, sulle eccedenze delle spese eppure finiamo per approvarle: si approvano perchè è una necessità amministrativa e legislativa, ma con la nostra approvazione non facciamo plauso alla proposta. Ecco, onorevole ministro, il caso ed ecco come io ho inteso il mio fatto personale. Se ci pensa credo che ella finirà per darmi ragione.

PRESIDENTE. L'onorevole Fradeletto ha facoltà di parlare.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albicini.

ALBICINI. Onorevoli colleghi. Tardi arrivato alla Camera non ho potuto neppure procurare un metro di ferrovia alla provincia che rappresento; tardi entrato nella discussione, poco o nulla potrò dire di nuovo. Dunque punte querele e poche critiche che si restringono a cose contemplate nell'articolo 1.

Molti degli oratori che mi hanno preceduto hanno fatto delle osservazioni con competenza e diligenza che dispensano me dall'entrare nel merito generale della legge. L'onorevole Celli, se non erro, lamentò la trascuranza in cui sono lasciate le linee complementari in confronto delle linee maggiori più fortunate che necessarie; l'onorevole Battelli parlò da scienziato della insufficienza di fondi assegnati alle strade comunali e provinciali minacciate dalle frane; l'onorevole Ciappi discusse la spesa della direttissima Roma-Napoli.

Ed io, me lo permetta l'onorevole ministro, non so veder nulla di antipatico nelle osservazioni dell'onorevole Ciappi, il quale ha, come tutti qui hanno dovere e diritto, portato il contributo delle proprie nozioni in una quistione importante. E per conto mio, pur non avendo un pelo del capo che pensi cosa meno che italianamente fraterna per le provincie meridionali, oso dire che prima di abbreviare una via che già esistè, n'avrei fatta qualcuna delle tante che mancano ancora, facendo partecipare al a vita economica della nazione paesi isolati tra monti inaccessibili, i quali hanno così bella e così forte energia di buon volere da potervi essere ammessi con loro legittima sodisfazione e comune vantaggio.

Altri accennò alle 250,000 lire per l'isolamento del palazzo Madama, riconoscendo, parmi a proposito, non essere questa un'opera di tale necessità da giustificare una spesa in un momento che tanti altri bisogni reclamano invano un po' d'indulgenza dal pubblico erario.

E infatti, data l'ora presente, io non esito a chiamare voluttuarie certe spese, tra le quali starei per annoverare anche quella dei sei milioni e mezzo per l'adattamento di Montecitorio, sembrandomi più opportuno e più giusto accontentarsi ora di rendere sicura e conveniente la nostra sede, in attesa che le rifiorenti forze della finanza italiana ci permettano di fare qualche cosa di meglio che un ripiego, tanto più che la terribile fatuità dei preventivi ci fa guardare con sospetto alle proposte ministeriali.

Ma, onorevoli colleghi, le mie vogliono più che altro essere osservazioni d'indole morale le quali, e perciò che io sento, e per ciò che parmi essere nella coscienza di tutti, acquistano importanza ben più apprezzabile di tante e tante altre che, non esorbitando da criteri tecnici o di opportunità, possono essere da contrarie opinioni infirmate o discusse.

In queste che verrò facendo dobbiamo essere tutti d'accordo.

L'onorevole Cavagnari nella tornata di mar-

tedì, facendo un esame generale del disegno di legge, accennava con l'arguta bonomia che lo distingue, ad alcune spese inscritte nell'articolo primo per le opere edilizie della città di Roma; e, riportandosi alle origini, agli inizi di quei lavori, notava l'enorme sproporzione tra i preventivi e le spese finora accertate, senza che nessuno di quei lavori si possa dire compiuto, anzi qualcuno essendo in tale abbandono da doversi veder già decadente ciò che ancora non è interamente sorto, come il Policlinico il quale costa, a quanto si afferma, molte migliaia di lire per una custodia che non sarebbe necessaria, o resterebbe compenetrata nelle spese di servizio, quando il Policlinico fosse adibito agli usi per i quali fu edificato. Ma di più oltre parlarne mi dispensano le gravi parole del relatore.

La relazione della Giunta del bilancio, dopo avere accennato, dolendosene, al modo veramente strano onde procedono i lavori del Policlinico, del monumento a Vittorio Emanuele e del Palazzo di Giustizia, soggiunge: «Pel Palazzo di Giustizia non può non impressionare la stridente contradizione tra la richiesta di 5,500,000 lire e le dichiarazioni che l'amministrazione fece nel giugno 1902 alla Giunta generale del bilancio.

«Della spesa totale autorizzata per i lavori del Palazzo di Giustizia in lire 27,651,000, restano attualmente disponibili, oltre alle somme già impegnate, lire 3,048,108, che si ritengono sufficienti al completamento dell'opera ».

E per aggiungere serietà e credibilità all'affermazione confortante, il Ministero d'allora enumerava le cose da farsi per le quali, a parer suo, potevano e dovevano bastare i 3,000,000 disponibili ancora.

Ma v'ha di più, onorevoli colleghi. La legge 14 maggio 1881 coll'articolo 5 prescrive:

« Il Governo del Re presenterà *ogni anno* al Parlamento una relazione sull'andamento delle opere edilizie contemplate nella presente legge ».

Dall'81 ad oggi sono passati 23 anni, e di relazioni non se ne fecero che 4; la presente e morente Legislatura non ne vide alcuna.

Il Governo non tenne conto dell'articolo 5 della legge 14 maggio 1881 e riferì al Parlamento quando gli parve, accumulando molte cose in una sola relazione, a detrimento della semplicità e della chiarezza del lavoro.

Io non ho letto tutte le 4 relazioni, non ne avrei avuto il tempo, e non ne avrei neppure oggi la voglia, ma un rapido sguardo ho voluto dare a quelle cifre, e pur leggendo in fretta e furia e a sbalzi le relazioni ministeriali, dall'appalto dei primi lotti fino alla richiesta degli ultimi fondi, ho assistito alle difficoltà degl'inizi, alle questioni cogli appaltatori, ai conflitti cogli operai, al diverso tramestio nel quale si svolsero i diversi lavori.

Ebbene, o colleghi, ogni relazione dimostra, si capisce, la necessità di nuovi fondi, ma con ragionamenti, con calcoli ogni relazione prevede, promette, assicura economie rilevanti; e in ogni relazione accanto all'inno per l'economia immancabile, indiscutibile, si ripete la nota del fabbisogno urgente.

Quella del '98, dopo avere consolidato per il Palazzo di Giustizia (mi occupo specialmente di questo) la spesa occorrente nel preventivo di 16,000,000, somma disponibile, dice che è indubitato che si potranno realizzare ulteriori, sensibili economie, e promette il compimento dell'opera nel 1900. La relazione quarta, l'ultima del '99, affermando dovere essere il Palazzo finito per il 29 aprile 1901, prevede, promette, assicura nuove rilevanti economie per semplificazioni amministrative, per ribassi d'appalto.

Ma, o signori, siamo al 1904, e il Palazzo di Giustizia non è ancora compiuto, sebbene si sia resa anche più tozza colla mutilazione, l'antiestetica mole, e, ciò che più cale, il Governo domanda alla Camera altri 5 milioni e mezzo per finirlo.

Mi sono indugiato soltanto sul Palazzo di Giustizia, perche il tempo mi manca, e perchè sul monumento a Vittorio Emanuele altri più autorevoli di me hanno parlato, primo fra tutti l'amico Fradeletto con l'affettuosa eloquenza dell'artista trepidante.

Onorevole ministro, la storia vera di questi grandi lavori, di questi enormi sacrifici dell'erario italiano voi non la conoscete, e le 4 relazioni alle quali accennai non la narrano.

Esse prescindono, se non erro, dal prestigio morale onde certi atti dovrebbero prima che d'altro, informarsi, sono e vogliono essere come tutte le cose del genere, semplici documenti di fredda contabilità.

Disinvoltura di spese, pletora d'uffici, errori, inconvenienti, tutto insieme il bene e il male s'asconde e si confonde tra un nugolo di cifre che gravano quasi tanto sulla testa del legislatore quanto sulla borsa del contribuente.

Non una parola di commento su ciò che si è fatto, e ve n'era bisogno, non un consiglio per ciò che resta a farsi esce da quelle pagine scettiche come le cifre allineate.

Dunque, noi voteremo i fondi che occorrono a compiere queste opere, perchè nella risanguata edilità romana, non sia solo lo Stato quello che dà spettacolo di così desolante anemia.

Ma vogliamo che criteri diversi da quelli seguiti finora si seguano per lo innanzi nella vigilanza sui lavori di Roma.

Bisogna d'ora innanzi presentare relazioni meno logismografiche e più chiare sull' andamento amministrativo, sui passi che le opere facciano verso il loro finale assetto.

Perchè, onorevole ministro, credetelo a me, che delle voci che giungono a voi dal paese sono la meno autorevole ma la più recente, la coscienza pubblica non sa rendersi conto di una strana rigidità d'amministrazione che nega poche migliaia di lire a qualche riforma che da tanto tempo reclama; che all'esercito dei mal pagati lesina, tra lusinghe e dinieghi, il necessario pane; che è sorda, o quasi, alla voce di coloro che chiedono alla patria in nome della miseria qualche cosa di ciò che essi le han dato, e indifferente e disinvolta aggiunge milioni a milioni per lavori la cui durata è più misteriosa che verosimile, senza voler spiegarsi preventivi così lontani dal vero, e giustificare a sè stessa e al paese somme addizionali così spesso e in sì gran copia richieste.

Dunque, onorevole ministro, se queste grandi assegnazioni di danaro sono in conflitto coi preventivi presentati in prima, colle economie previste e assicurate più volte, convenite che un sistema diverso di controllo e di vigilanza deve adottarsi per prevenire nuovi e più dolorosi disinganni, per salvare, lasciate che lo dica, dal sospetto almeno questi monumenti che sono e debbono essere, e vogliamo che siano l'indice maggiore della nuova forza d'Italia, la glorificazione della nostra civiltà.

E se nella terra redenta dal sacrificio e dal sangue lussureggino qua e là rigogliosi e orgogliosi alberi di più facili che oneste fortune, imponiamoci l'italiano dovere di far sì che non un'ombra sinistra ottenebri il tempio della giustizia, l'apoteosi del Re. (*Benissimo! Bravo!*)

Conchiudo: se le garenzie che vi domando, onorevole ministro, voi mi prometterete, io voterò la legge, sebbene essa, che pure sembra fatta per contentare tutti, nulla serbi alla provincia che rappresento, la voterò per sentimento di fraternità italiana e per quella che voi chiamaste mobilitazione del lavoro, credendo tuttavia più logico e più opportuno raccogliere e ordinare i mezzi, senza comprometterli in assegnazioni anticipate, per disporne a seconda dei casi e dei bisogni che potessero con più evidenza e con più urgenza manifestarsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciappi.

CIAPPI. Ho chiesto la parola sull'articolo 1° lettera *f*) e ho anche un emendamento sullo stesso articolo lettera *m*); parlo ora sull'articolo 1° lettera *f*) e mi riservo di parlare sulla lettera *m*) per rispondere qualche cosa al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Svolga il suo emendamento.

CIAPPI. Ecco onorevole presidente, adesso devo parlare sulla lettera *f*). L'emendamento è sulla lettera *m*).

PRESIDENTE. Onorevole Ciappi, ella ha facoltà di parlare sull'articolo, io non la posso lasciar parlare due volte.

CIAPPI. La nazionale n. 46 tra Foligno e Loreto è l'unica strada ordinaria che metta in comunicazione l'Umbria con la provincia di Macerata e la parte montana di questa con la parte marina, di guisa che lungo essa si verifica un traffico piuttosto intenso. Ora nel tronco di questa strada tra il passo di Camerino e la città di Tolentino vi sono quattro tratti in cattive condizioni o per pendenze eccessive o per troppo piccola larghezza o per interruzioni dovute a valanghe di detriti calcarei ed essi meritano di essere corretti. Ebbi già occasione di segnalarli all'onorevole ministro dei lavori pubblici, sicchè quando venne fuori questo disegno di legge, corsi subito alla tabella *A* per vedere se ci fosse compresa la nazionale n. 46, ma purtroppo non vi era, quindi torno qui a rivolgere viva preghiera all'onorevole ministro perchè voglia provvedere quanto prima:

1. alla correzione delle due forti salite delle Grazie e delle Fornaci;

2. all'allargamento dei due tratti entro il Borgo di S. Giovanni a Belforte del Chienti e entro la città di Tolentino;

3. di preservare il tratto compreso tra le località di Bistocco e Campolarzo dai frequenti ingombri cui va soggetto, specie nella stagione invernale, a causa di scoscendimenti di detriti rocciosi; e ciò cambiando possibilmente la sede stradale.

E tanto più mi premono queste correzioni, in quanto che, grazie alla cortesia dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, col primo del prossimo mese verrà ad iniziarsi un servizio di messaggeria e di posta tra Muccia e Tolentino e potrebbe benissimo accadere che nella stagione cattiva tale servizio venisse interrotto.

Mi auguro che l'onorevole ministro voglia quanto prima provvedere in proposito.

E vengo al mio emendamento.

Ringrazio anzitutto l'onorevole relatore delle parole cortesi che mi ha oggi rivolte; ringrazio poi lo stesso onorevole ministro per quelle molto lusinghiere che più volte ebbe la bontà di pronunciare ieri al mio indirizzo. Ma nello stesso tempo debbo rilevare che egli mi chiamò anacoreta sordo alla voce dei tempi nuovi.

Anacoreta!

Gli è vero, onorevole ministro, che solo da pochi mesi sono entrato nell'agone della vita politica, mentre per lo passato condussi sempre

una vita di studio e di lavoro: ma Ella deve sapere che per l'indole degli studi a cui mi son dedicato e per l'insegnamento che professo ho dovuto e debbo essere al corrente col progresso delle scienze applicate, e ciò mi rende molto positivo nei miei ragionamenti e molto concreto nelle mie deduzioni.

Sordo alla voce dei tempi nuovi!

Ella deve sapere, onorevole ministro, che io son figlio del popolo, e cresciuto in mezzo al popolo so quali sieno i suoi bisogni, quali sieno le sue aspirazioni e che cosa occorra per sodisfarle. Se non le dispiace, le manderò il mio programma politico (*Ilarità*), e vedrà che cosa desidererei che si facesse, specialmente da lei, come ministro dei lavori pubblici, per il risorgimento economico dell'Italia nostra, senza del quale non è possibile nessun risorgimento politico. Nel mio eremitaggio, onorevole ministro, io cerco di far risparmiare allo Stato qualche milione all'anno, pure e meglio soddisfacendo agli interessi di Napoli e del Mezzogiorno; ella invece, correndo dietro ai tempi nuovi, glieli fa spendere inutilmente. A tutte le ragioni che addussi, e questo mi preme di dichiararlo, non contro gli interessi di Napoli e del Mezzogiorno, ma contro la direttissima, Ella, onorevole ministro, me lo consenta, non ha contrapposto alcuna seria e concreta argomentazione. Anzi Ella ha asserito che è mosso a costruire la direttissima non per abbreviare il percorso tra Roma e Napoli, perchè un'ora più un'ora meno poco significa, ma per stabilire una nuova comunicazione tra Roma ed il Mezzogiorno, comunicazione richiesta da alte esigenze di ordine politico e sociale, nonchè dalla eventualità di una interruzione sull'attuale Roma-Napoli.

Ma, onorevole ministro, chi è che non vuole un'altra comunicazione tra Roma e Napoli? Quanto mi duole di non essermi fatto comprendere! E pure a me pareva di aver dimostrato che è necessario avere un'altra comunicazione tra Roma e Napoli, ma che per avere quest'altra comunicazione basta solo migliorare e congiungere gli attuali tronchi Roma-Terracina e Napoli-Formia, costruendo con poca spesa il tratto Terracina-Fondi-Formia, domandato con tanta solennità anche avant'ieri dalla città di Terracina. A me inoltre sembrò di avere provato che la direttssima nuoce a molte provincie senza giovare ad altre; e di aver anche dimostrato che maggior giovamento avrebbero le provincie meridionali, anzichè dalla costruzione della direttissima:

1° dalla costruzione del tronco Terracina-Fondi-Formia per stabilire la nuova comunicazione tra Roma e Napoli;

2° dalla costruzione del tronco Telese-Cajanello che avvicinerebbe le Puglie settentrionali a Roma di circa 50 chilometri, come diceva l'onorevole Di Laurenzana;

3° dal congiungimento della stazione centrale di Napoli alla stazione da costruirsi al Maschio Angioino per congiungerla poi ai binari del porto;

4° dalle modificazioni dell'attuale Roma-Napoli per migliorarne il servizio di movimento e traffico.

E contro questa dimostrazione, ella, onorevole ministro, non ha detto nulla. Ella ha osservato che per la correzione dell'attuale Roma-Napoli bisognerebbe tagliar fuori molte importanti città, come Caserta. Ma, onorevole ministro, io dissi che volendo abbreviare la strada di 10 chilometri si poteva unire Capua ad Aversa, e così, è vero, veniva lasciata fuori Caserta, ma se lei non fa più questione di tempo, quella rettifica si può lasciare in disparte, e la spesa di 46 milioni si riduce allora a soli 33 milioni e Caserta rimane sulla linea. Piuttosto io domando a lei: dove farà passare la direttissima per non tagliarne fuori le città importanti che stanno adesso sulla Roma-Napoli? A me parve in ultimo di aver dimostrato che con minori sacrifici da parte dello Stato si potrebbero conseguire maggiori vantaggi di quelli che si ritengono potersi conseguire con la direttissima. Ma anche su questo punto ella, onorevole ministro, ha taciuto, ha continuato a trincerarsi sotto gli alti concetti politici e sociali.

Una voce da destra. C è la legge!

CIAPPI. ...ed ha chiamato i miei conti con una frase, che, in verità, a me è sembrata poco felice, « conti mercantili, conti da serva ». Orbene, io la prego vivamente, onorevole ministro, di dirci queste ragioni politiche, di dirci queste ragioni sociali; le concreti, le formuli, le enumeri qui alla Camera, perchè io credo che la Camera desideri di essere illuminata ampiamente su questo argomento di tanta importanza, prima di prendere una deliberazione. Quanto ai miei conti, ella che fu ispettore generale delle strade ferrate, sa meglio di me che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, pure adempiendo ad una funzione essenziale nella vita politica e sociale di un paese, rappresentano sempre un fatto economico. Dato quindi un grave problema ferroviario da risolvere, occorre studiarne le possibili soluzioni, occorre fare su queste le più approssimate previsioni finanziarie, onde trarne argomento per contemperare gli interessi politici con quelli economici del paese. Per poco, che si abbia avuto occasione, non dico di compilare, ma di esaminare progetti di ferrovie, si sa che la sintesi della parte finanziaria viene trattata nella guisa, come l'ho trattata io. Mi permetto piuttosto di osservare che l'onorevole ministro ci ha riferito ieri una cifra troppo grossolana quando ha detto che secondo uno scandaglio di spesa recentissimo, la

direttissima verrebbe a costare solo 75 milioni. Infatti, tolti i 34 milioni previsti per la costruzione del primo tronco, lungo 40 chilometri circa, coi 41 milioni residuali dovremmo costruire altri 163 chilometri. E mi pare in verità troppo azzardato sostenere che con quei pochi milioni si possano costruire 163 chilometri di strada ferrata di forte traffico e di grande velocità!

CANTARANO. 200 mila lire a chilometro!

CIAPPI. Caro Cantarano, creda che non occorre essere ingegneri per sapere che 250 mila lire a chilometro non sono sufficienti per la costruzione di una strada ferrata da eseguirsi coi criteri delle grandi linee.

L'onorevole Crespi disse ieri che io nei miei calcoli non tenni conto dell'aumento del traffico sulla direttissima. Faccio osservare che ne tenni conto, perchè appunto portai da 42,000 a 61,000 lire a chilometro il prodotto lordo.

L'onorevole Abignente poi, cui piacque di sparare la bomba finale in aiuto del ministro...

ABIGNENTE. Ne sparai una, alla quale deve rispondere, cioè se i conti sono veri.

CIAPPI. Vengo subito a lei. L'onorevole Abignente dico, cercò di dimostrare con rivelazioni, secondo me gravissime, e se ben compresi, che l'attuale Roma-Napoli non si presta ad un aumento di traffico, perchè il prodotto lordo di 42 mila lire a chilometro, indicato dalla Mediterranea, è inferiore al vero.

Ora io che non dubito punto della buona fede dell'onorevole Abignente, osservo tuttavia che se i fatti da lui riferiti alla Camera sono veri non comprendo come il Governo non abbia ancora proceduto per frode contro la Società del Mediterraneo. Su questo punto tornerò forse con una interpellanza.

Del resto anche ammesso che il prodotto lordo chilometrico sia un po' superiore alle 42 mila lire, ciò non scuote punto la mia affermazione che l'attuale linea Roma-Napoli migliorata, sia suscettibile di un traffico tre o quattro volte superiore a quello presente.

E mi approssimo a finire. Mentre a lei, onorevole ministro, procurarono una sgradevole sorpresa, a me invece produssero grande compiacenza le congratulazioni che ier l'altro mi vennero fatte da molti colleghi dell'una parte e dell'altra della Camera. Ma v'è qualche cos'altro, onorevole ministro. Ella sa che la classe degli ingegneri ferroviari italiani, benemerita della pubblica cosa, è molto competente a giudicare in questioni ferroviarie sotto tutti gli aspetti considerate, politico, economico e sociale. Questa classe di ingegneri, i quali spesso si riuniscono a Congresso, come hanno fatto un mese fa a Napoli per discutere problemi d'interesse nazionale, ha il proprio organo ufficiale nel periodico tecnico-scientifico-professionale « l'Ingegneria Ferroviaria ». E sa ella, onorevole ministro, chi è direttore di tale periodico? Un anacoreta, e quell'anacoreta sono io.

Perciò, onorevole ministro, non è esatto che io viva solitario nella mia cella; io ho continui rapporti con quasi tutti gli ingegneri ferroviari italiani. Essi, onorevole ministro, condividono pienamente le opinioni che sull'importante problema ho qui dentro portato. E ciò costituisce per me un'altra compiacenza.

Ma non basta, potrei farle vedere tutte le lettere ed i telegrammi di congratulazioni che ho ricevuto fra ieri ed oggi; però non voglio tediare la Camera; tuttavia non posso fare a meno di dire che proprio in questo momento ho ricevuto una lettera di un valentissimo ingegnere, l'ingegnere Stamm, il quale insieme mi unisce un discorso che l'ingegnere Boubèe, professore di costruzioni nella scuola degli ingegneri di Napoli, alta competenza, membro ordinario del Regio Istituto d'incoraggiamento di Napoli, ha pronunziato in una recente adunanza. Egli ha detto: « Nello stato attuale delle cose e specialmente del nostro porto, lasciate che io esclami: Utopie! Utopie !

« Come ancora un'altra utopia, e delle maggiori è stata ed è quella di ripetere che gran parte del risorgimento economico di Napoli lo si otterrebbe con la direttissima; intendo dire di quella direttissima oramai definita per la nuova linea Roma-Napoli per soli viaggiatori ed a grande velocità.

« Si abbia il coraggio di dire tutta la verità.

« La direttissima, per tutti i suoi accaniti fautori, non è altro che un affare. Pel capitalista un ottimo impiego di danaro, con garanzia dello Stato. Per gl'imprenditori un mezzo di far quattrini con grossi appalti, ecc., ecc. ».

Conchiudo: io ritengo utile agli interessi di Napoli, delle provincie meridionali e dell' Italia tutta:

1° di migliorare la Roma-Terracina e raccordarla alla Napoli-Formia con la costruzione del tronco Terracina-Fondi-Formia,

2° di migliorare le condizioni dell'attuale linea Roma-Napoli,

3° di congiungere la stazione centrale di Napoli con quella da costruirsi al Maschio Angioino,

4° di costruire il tronco Telese-Cajanello.

Io sono convinto, onorevoli colleghi, che questi lavori gioveranno assai più della direttissima, e faranno risparmiare allo Stato parecchi milioni all'anno che sotto forma migliore potrebbero venire impiegati a beneficio della stessa città di Napoli e delle provincie meridionali. (*Bene! — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Binelli.

BINELLI. Ho domandato di parlare e parlerò brevemente per rilevare una dimenticanza, alla quale occorre riparare, dimenticanza che si riscontra nella tabella *A* della preseute legge, nella quale sono elencati i lavori di sistemazione e miglioramenti di strade e ponti nazionali.

Il ministro non ignora, e la Camera conviene che apprenda, come la strada nazionale n. 38 Spezia-Reggio nel breve tratto fra il ponte di Cesarano e Fivizzano in provincia di Massa e Carrara ha così malagevoli tornanti o curve e ripide salite e discese con pendenza le quali raggiungono il 16 °|o da togliere ad essa l'importanza e la potenzialità di cui sarebbe capace.

Questi inconvenienti riconosciuti fino dal 1876 spinsero il Genio civile di Massa nel 1882 a studi e progetti di miglioramenti approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel novembre del 1885.

Si discusse intorno ad essi per vario tempo ed io tralascerò i particolari della pratica per rilevare solo che nel 1895 il Consiglio comunale di Fivizzano domandava l'esecuzione di quel progetto che togliendo le difficoltà nel percorso indicato avrebbe dato assetto a quella strada valicante l'Appennino così da renderla più usata e più utile.

Il Governo rispondeva alla richiesta che la rettifica invocata *non avendo carattere urgente di conservazione della viabilità, piuttostochè eseguirsi coi fondi ordinarii, alla spesa relativa doveva essere provveduto per legge speciale e simile legge dovevasi domandare.*

Venne una legge, parmi nel 1898, per miglioramento e sistemazione di strade nazionali, ma fu dimenticata la strada Spezia-Reggio ed il comune di Fivizzano.

Nuovi voti, nuove domande si fecero al Governo e perchè l'attuazione del progetto di rettifica potesse entrare nel novero dei fatti compiuti, invece di comprendere l'intero tratto Ponte di Soliera-Fivizzano per 400 mila lire di spesa si limitarono nel 1899 i desiderî e le istanze alla rettifica del tratto più breve Ponte di Soliera-Posara, il quale sarebbe di soli quattro chilometri con circa 200 mila lire di spesa.

La deliberazione presa in questo senso dal Consiglio comunale di Fivizzano il 3 settembre 1900 ebbe l'appoggio del Consiglio provinciale di Massa il 24 settembre 1900.

In qual conto ha tenuto il Governo simili voti e come a quella necessità risponde l'onorevole ministro dei lavori pubblici oggi presentando una legge per opere pubbliche da eseguirsi durante il quadriennio 1904-907?

È su ciò che attendo una risposta soddisfacente ed esauriente dal ministro.

E a darla esauriente si aggiunge, a quelli che fino dal 1882 servirono a proporre la rettifica della strada nazionale n. 38, un altro dato di non lieve importanza e cioè nuove industrie che reclamano il mezzo di portare sul mercato i loro prodotti.

In questi ultimi anni nella valle del Lucido si sono aperte cave di marmo (dalle ditte Walton, Equi Walley, Dervillè, ecc.) che vedono limitato il loro commercio, ostacolata la loro iniziativa dalle difficoltà di trasporto dei grossi blocchi di marmo per le salite e discese accennate della strada nazionale.

Il comune di Casola in Lunigiana e le ditte ricordate costruirebbero a proprie spese una via di raccordo fra le cave e la nazionale rettificata ma attendono che il Governo metta la sua strada in condizione di viabilità utilizzabile.

Si accontenterebbero cioè della rettifica di un tratto minore ancora di quello reclamato dal comune di Fivizzano, pel quale la spesa sarebbe per lo Stato di 100 mila lire dalle quali si dovrebbero in effetto poi detrarsi 28 mila lire di concorso della Provincia, e sarebbe veramente cosa ingiusta che tutto si negasse di fronte a paesi e cittadini industriosi che non domandano che i mezzi necessari a rendere proficuo il loro lavoro.

Io confido che il ministro non vorrà, vista l'urgenza di provvedere al commercio, ostacolare un coefficente della ricchezza nazionale. (*Bene!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani.

CASCIANI. Dirò, nella forma più concisa possibile, le ragioni per le quali ho presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che per interessi industriali, agricoli e militari, sia necessario congiungere la linea Porrettana con la Senese, invita il Governo a concedere il massimo sussidio chilometrico alla linea Pistoia-Empoli ».

All'articolo 1, del presente disegno di legge, fra i vari stanziamenti per opere diverse, si trovano previsti 38 milioni per la linea Cuneo-Ventimiglia e 34 milioni per la linea Amaseno-Formia. Non intendo di contestare l'opportunità di una spesa così cospicua, perchè la linea Cuneo-Ventimiglia corrisponde ad interessi internazionali talmente importanti che il Governo merita lode per avere finalmente esauditi i voti delle popolazioni liguri e piemontesi reclamanti da molto tempo la costruzione di essa; e la direttissima Roma-Napoli risponde ad antichi e legittimi desiderî delle popolazioni del Mezzogiorno che anche per ragioni politiche devono essere esauditi. Ma, mentre con questo disegno di legge apportiamo un aggravio al bilancio per

oltre 230 milioni, non è inopportuno di rivolgere il pensiero anche ai desiderî, alle legittime aspirazioni ed ai bisogni di altre popolazioni che da molto tempo aspettano provvedimenti da parte del Governo.

Io ricordai già, quando si discusse la legge presentata dall'onorevole Lacava sul sussidio chilometrico da darsi alle linee affidate all'industria privata, l'importanza della linea Pistoia-Empoli dimostrando in quell'occasione che la linea stessa, sia per interessi industriali ed agricoli delle regioni che dovrà attraversare, come per interessi militari, è una linea di primaria importanza per lo sviluppo delle nostre comunicazioni ferroviarie.

In occasione della discussione delle leggi del 1879 e del 1883 l'onorevole Baccarini riconobbe l' importanza commerciale di questa linea ed i generali Mezzacapo e Marselli parlarono dell'importanza militare della linea stessa notando molto opportunamente che all' interesse della difesa della patria non basta perforare in più punti l'Appennino, ma occorre altresì aumentare le linee che dagli sbocchi appenninici si dirigono verso la Capitale. (*Segni di adesione dell'onorevole ministro Tedesco*).

Sono lieto che in questi apprezzamenti di uomini autorevoli l'onorevole ministro consente...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Consento col capo per ora.

CASCIANI. Mi compiaccio, onorevole ministro che ella consenta col capo perchè ciò significa consentire col cervello (*Si ride*); il che per me è la migliore garanzia che affermo cose corrispondenti a vere necessità riconosciute da tutti.

Ricordo che a questa linea sono interessate le popolazioni della regione dell'Ombrone della valle dell'Arno, del Senese, della stessa Maremma, le quali reclamano un mezzo di comunicazione più rapido fra Siena e Pistoia. Nelle condizioni presenti con l'attuale sistema di comunicazione ferroviaria, una parte della valle dell'Arno e la regione Senese sono come isolate dal resto d'Italia. La città di Siena così cara a tutti noi per i suoi tesori artistici, che gli stranieri visitano con riverenza e quanti italiani hanno culto per l'arte amano di singolare affetto, per un barbaro sistema ferroviario è tagliata fuori da tutto quanto il movimento economico e ferroviario del paese.

È da molti anni che Empoli e Siena reclamano di esser messe in rapporto più diretto con la Capitale al sud e con Pistoia, Milano e Bologna al nord; da molti anni esse chiedono che il Governo, con provvedimenti legislativi, venga in aiuto di quelle regioni e le metta in comunicazione con tutte le altre parti d'Italia. Se fin qui i lamenti furono miti non bisogna abusare della pazienza delle popolazioni.

Io so, onorevole ministro, quali sono gli intendimenti suoi; so che ella conosce l'importanza della linea che raccomando, la quale risponde non soltanto ad interessi locali, collegando Pistoia con Empoli, con Siena e con le regioni che la circondano, ove l'agricoltura è prospera e l'industria fiorente, ma risponde anche ad interessi generali, essendo la linea Pistoia-Empoli l'inizio della grande linea che per mezzo della Viterbo-Siena dovrà congiungere un giorno più rapidamente l'Alta Italia a Roma. Io spero nel buon senso della Camera e del paese; se dobbiamo confidare nel trionfo della giustizia, quando le condizioni del bilancio lo consentano, e pare per le dichiarazioni dell'onorevole ministro che esse siano ora tali da consentirlo, che il desiderio nostro possa essere realizzato prima di consumare un inutile sperpero di pubblico danaro nella costruzione di nuove direttissime come la Bologna-Firenze che turbano i nostri interessi con problematico vantaggio dello Stato.

Intanto io devo oggi fare una raccomandazione calda all'onorevole ministro. Non mi nascondo le difficoltà che si oppongono ora al desiderio delle popolazioni che rappresento: so che con la legge attuale la quale stabilisce per queste linee un sussidio chilometrico mite, difficilmente la linea Pistoia-Empoli potrà essere costruita; ma confido che presto il Governo elevi la misura di questo sussidio. E intanto, poichè è già stato compilato o trasmesso un progetto al Ministero dei lavori pubblici, faccio viva e calda raccomandazione all' onorevole ministro perchè lo voglia fare esaminare sollecitamente in linea tecnica, affinchè a momento opportuno, quella linea possa ottenere il massimo sussidio chilometrico consentito dalla legge.

Io confido nell'operosità illuminata dell'onorevole ministro, il quale così farà non soltanto una buona opera di giustizia riparatrice ma compirà anche una savia opera politica, per la quale acquisterà il diritto al memore affetto ed alla gratitudine riconoscente delle nostre popolazioni. (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Guicciardini ha un ordine del giorno sullo stesso argomento:

« La Camera ritenendo la necessità di mettere in comunicazione la linea Roma-Empoli con la linea Lucca-Aulla invita il Governo a concedere il massimo sussidio chilometrico alla linea Empoli-Lucca ».

« Guicciardini, Pierotti, Maurigi ».

L'onorevole Guicciardini ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

GUICCIARDINI. Mi associo anzitutto alle parole dette dall'onorevole Casciani. Il tronco di linea che è argomento dell'ordine del giorno testè letto dall' onorevole presidente non esclude, ma completa il tronco indicato dall' onorevole Casciani: il punto di partenza è identico, ma l'obbiettivo è differente, poichè, mentre ambedue hanno per punto di partenza Empoli, uno ha per obbiettivo Pistoia, mentre l'altro ha per obbiettivo la Lucca-Aulla-Parma. Sono dunque due linee che non si escludono, ma si completano a vicenda. Per queste ragioni sono lieto di associarmi alle parole dette dall'onorevole Casciani.

Il tronco di linea contemplato nel mio ordine del giorno, considerato in sè stesso è una opera modestissima, pochi chilometri in terreno di pianura o pianeggiante, senza opere d'arte di rilevante importanza, salvo che un ponte sull'Arno.

Ma, se è opera modestissima considerata in sè stessa, è peraltro della maggiore importanza considerata nella sua finalità; inquantochè, servendo a mettere in comunicazione la linea Roma-Empoli con quella Lucca-Aulla-Parma, serve nientemeno che a creare un'altra comunicazione diretta tra la capitale e la valle del Po, sodisfacendo ad esigenze del traffico indiscutibili e ad indiscutibili necessità della difesa nazionale.

Del resto la utilità di questo tronco di linea, più che dalle mie parole, è comprovata da un documento importantissimo: la relazione, che la società del Mediterraneo ha presentata alla Commissione reale d'inchiesta presieduta dall'onorevole Saporito; relazione in cui è dichiarato che il tronco Empoli-Lucca è necessario per un normale assesto del traffico fra la capitale e la valle del Po nel versante del Tirreno.

Detto ciò non aggiungo altro, pago di aver richiamato sopra questo argomento l'attenzione del Governo e della Camera. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Veramente questi sono argomenti di discussione generale, che non troverebbero la loro sede nell'articolo primo. Ora l'onorevole Bianchi Emilio chiede di parlare sullo stesso argomento; ma io non potrei...

BIANCHI EMILIO. Poichè sono stati presentati ordini del giorno dagli onorevoli Casciani e Guicciardini, debbo interloquire un momento perchè non rimanga pregiudicata una questione importantissima...

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo so: ella vuol parlare della linea Pisa-Pontedera...

PRESIDENTE. Io non posso lasciar riaprire la discussione generale.

BIANCHI EMILIO. Onorevole presidente, si tratta di ordini del giorno presentati sull'articolo 1, ed io debbo pur dire che quegli ordini del giorno possono pregiudicare una gravissima questione.

PRESIDENTE. Si limiti dunque ad una breve dichiarazione.

BIANCHI EMILIO. Non parlo del tronco Pistoia-Empoli, di cui l'onorevole Casciani ha dimostrato con evidenti argomenti la grande importanza; e convengo che la linea Lucca-Empoli, di cui si fa sostenitore l'onorevole Guicciardini, avrà pure i suoi pregi. Ma ricordo che il Consiglio provinciale di Pisa ha deliberato un sussidio chilometrico per la Lucca-Pontedera, che ha lo stesso scopo di congiungere quelle plaghe con percorso più breve e alla capitale e alle regioni del nord, ma che avrebbe anche il vantaggio di avvicinare specialmente Lucca e la Garfagnana, ed eventualmente l'Alta Italia, al porto di Livorno.

Conseguentemente prego di non pregiudicare questa questione, che anch'io ritengo estranea all'articolo 1.

PRESIDENTE. Ma è quello che ho osservato già le mille volte!...

GUICCIARDINI. Si tratta di un obbiettivo differente!

BIANCHI EMILIO. Dobbiamo per ciò vedere quale dei due tronchi presenti i maggiori vantaggi per il commercio, e specialmente per il porto di Livorno; tanto più ora che si sta attivando la navigazione interna tra Livorno e Pontedera. Quindi pregherei l'onorevole Guicciardini di voler lasciare impregiudicata la questione. Ad ogni modo chiedo sin da ora alla equanimità dell'onorevole ministro di non volerla compromettere.

PRESIDENTE. L'onorevole Casciani insiste nel suo ordine del giorno?

Voci. No! no!

PRESIDENTE. L'onorevole Giucciardini?

GUICCIARDINI. Non insisto, pago per ora, come ho detto, di aver messo la questione davanti al Governo.

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Pala.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Onorevole Pala, non avrà mai la Camera così numerosa come ora! (*Si ride*).

PALA. Onorevoli colleghi, ho assistito con un certo senso di curiosità, direi di stupore, a questa così interessante ridda di milioni in favore di poche esigenze dello Stato, e di molte a favore di regioni più fortunate.

Se avessi potuto parlare come mi ero inscritto, nella discussione generale, non avrei potuto esimermi dal fare qualche osservazione e qualche raffronto fra molte cifre e

molte altre cifre. Forse non sarebbe stato difficile notare come parecchie spese, e in linea di necessità e in linea di utilità, non siano giustificabili trattandosi di denari dello Stato, che sino ad un certo punto, e come la maggior parte di esse non corrispondano alla giustizia distributiva. Ma non posso rientrare nella discussione generale. Mi atterrò quindi a poche raccomandazioni, che rivolgo al ministro, del quale certo non posso fare alcuna doglianza, che anzi debbo cordialmente ringraziare perchè sotto il suo Ministero, sotto la sua equanime direzione, molte cose abbiamo ottenuto, ed hanno ottenuto anche coloro che, come me, hanno la voce fioca in linea politica, molto più di quello che abbiamo ottenuto in passato. Però...

Voci. Però, però!... (*Ilarità*).

PALA. Eh sì! Il raffronto, in presenza di queste cifre viene da sè; il raffronto fra quello, che si è dato a molti bisogni non urgenti, ed anzi in parte fittizi, e quello, che non si è dato ad altri bisogni più sentiti e più antichi di quelli che vengono sodisfatti con questa legge.

Così noto che, mentre questa egge eroga parecchie decine di milioni per costruzioni di strade nazionali e sistemazione di porti, inutilmente ho cercato una voce in favore di una regione, che certamente in tali voci ha bisogno più delle altre.

In quanto a strade nazionali, vedo solo segnato in questa legge per la regione sarda la costruzione di due opere d'arte, le quali erano già dapprima a carico dello Stato, cioè la costruzione di un ponte sul fiume di Posada e di un altro sul fiume Sos Izzos; non si tratta di una concessione fatta con questa legge, ma della applicazione della legge generale sulle opere pubbliche. Ed ella, onorevole ministro, non può ignorare che la questione dei porti è per la nostra regione una delle più vitali fra quante dipendono dal Ministero dei lavori pubblici; eppure non una lira è segnata in questa legge pei porti sardi. Non me ne dolgo presentemente, perchè non mancherà occasione di ritornare su questo argomento, tanto più che l'onorevole ministro, con molto senso di equità, cerca di riparare poco per volta alle ingiustizie del passato. Ma, per quanto riguarda la costruzione e sistemazione delle strade nazionali, debbo notare che, se qualche regione italiana ha ragione di lagnarsi che la legge del 1868 sia diventata antiquata, e non corrisponda ai bisogni passati nè ai presenti, questa regione è la Sardegna. Oggi io nulla chiedo, perchè sarebbe inopportuno insistere per ottenere aggiunte al presente disegno di legge; ma spero che ella, onorevole ministro, provvederà con equità per il domani; per quel domani tanto invocato da molti colleghi e da lei promesso.

Però su alcuni tratti, su alcune opere particolari, ella può portare la sua attenzione anche oggi. Per esempio, v'è un tronco di strada da Sassari a Castelsardo, che ha tutti i caratteri di strada nazionale, e la cui sola manutenzione ha rovinato quel Comune: ella deve conoscerla, perchè ha recentemente accordato qualche sussidio. Perchè non cerca di sollevare quel povero Comune da un peso intollerabile?

Ed un altro ritocco al tracciato presente, che costituirebbe più un'opera di sistemazione che non una nuova costruzione, invoco per un tratto di cinque o sei chilometri, per riparare ad un grosso sbaglio commesso fin da principio e che rese per due Comuni quasi inutile la costruzione e la spesa di una strada già in esercizio. Parlo del tronco di strada dal porto Puzzu al fiume Liscia, invocato dai due comuni di Santa Teresa Gallura e di Maddaluna: invocato anche da apposita petizione alla Camera, che dalla Camera è stata rimessa al suo Ministero. Ora, se vi era occasione propizia perchè quella costruzione potesse essere attuata, era questa, trattandosi, più che di una nuova costruzione, della sistemazione di una strada esistente.

Veda dunque, onorevole ministro, in un avvenire prossimo, ma molto prossimo, di porre rimedio a questo sconcio, che le ho segnalato.

Meno urgenti forse, ma non meno necessari, sono altri lavori. Così potrei dire al ministro che è necessaria la costruzione di strade per tutto il nord della Sardegna, in ispecie per la Gallura, nella quale la strada nazionale periferica si è inesplicabilmente arrestata a Terranova.

Sarebbe necessario quanto giusto che la strada nazionale fosse da Terranova prolungata per tutto il litorale nord fino alla Maddalena, fino a Santa Teresa fino all'incontro della strada a Castelsardo. Se non sarà opera del domani preciso, sia del posdimani; ma è giusta e dovuta, e non può esser dimenticata. Ed anche questa raccomandazione affido alla sua equità.

Quanto ai porti abbiamo i tre principali, Cagliari, Porto Torres e Terranova. Quello di Cagliari credo che sia già in buone condizioni; del resto non sarò io che, se domani quel porto avesse bisogno di aiuto, negherei il mio incondizionato appoggio.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ha già la sua dote!

PALA. Ella è bene informata; ma ella deve pur conoscere che i porti di Torres e di Terranova, ed in ispecie quest'ultimo, sono appena abbozzati, e hanno bisogno di tutte le sue cure, di tutta la sua equità, di tutto il suo spirito di giustizia.

Confido quindi che ella potrà in un avvenire prossimo sistemare efficacemente anche questi. E basti per ora questo doveroso accenno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti per svolgere il seguente ordine del giorno firmato anche dagli onorevoli: Rovasenda, Nofri. Ferrero di Cambiano, Calissano, Falletti, Morgari, Teofilo Rossi, Edoardo Daneo, Pivano, Cortese, Biscaretti e Battaglieri.

« La Camera invita il Governo a studiare senza ritardo le rettifiche indispensabili, perchè il tracciato della linea Torino-Cuneo e Cuneo-Vievola risponda alle condizioni necessarie, per una linea di carattere internazionale ».

GALIMBERTI. L'ordine del giorno che con l'onorevole Rovasenda firmarono meco, senza distinzione di parte politica, altri egregi colleghi, non richiede, a suo svolgimento, che pochissime parole, le quali tutte possonsi riassumere in un amichevole invito al ministro dei lavori pubblici.

La convenzione discussa dalla Camera ha un fine altamente « internazionale »; e questo fallirebbe senza alcun dubbio, quando il Governo non si convincesse, che per raggiungerlo è indispensabile coordinare la linea ferroviaria da costruirsi con quella già costrutta; affinchè sia in tutto una cosa sola, disposta ad uno scopo solo: quello di rendere il percorso il più breve e più rapido che sia fattibile, in concorrenza anche alle stesse linee francesi.

Presentemente i tronchi ferroviari che uniscono, per Racconigi e per Saluzzo, Cuneo a Torino, sono di secondaria importanza, ad un unico binario e per treni di velocità media. Sebbene da tempo sia stato promesso un secondo binario nonchè una migliore sistemazione della linea Cuneo-Racconigi-Torino.

Occorrerà scegliere per quale dei detti due tronchi si farà il raccordo più adatto ad unire Torino con la Liguria occidentale e con Nizza e correggere errori provenienti da tempi quando a ciò non si pensava, giudicandosi sovra tutto e prima necessità aver comunque fosse un servizio ferroviario. Perchè con la proposta convenzione non solo si viene a creare un nuovo e più stretto legame con popolazioni alle nostre per tanti secoli sorelle, ma a riparare in certa qual guisa ai danni dell'isolamento in cui furono lasciati l'Alto Piemonte e Torino nelle recenti aperture attraverso le Alpi delle più grandi linee ferroviarie internazionali, intese a favorire regioni più delle nostre, per la loro posizione topografica, fortunate.

Gettando un'occhiata su qualunque carta geografica è facile persuadersi della grande importanza della linea Torino-Cuneo-Nizza, quando tutta e nel modo più diretto sia predisposta ad attrarre a sè i mercati della Francia meridionale e del Delfinato, così povero di comunicazioni ferroviarie e queste poi così lente, che dovrà senza fallo servirsi delle nostre.

Ma per ottenere ciò fa d'uopo che il Governo ci pensi fin d'ora, cioè in tempo; perocchè altrimenti i vantaggi non sarebbero quali devonsi ripromettere dalla spesa proposta.

E se negli studi d'adattamento e di rettifica, giustizia voglia che debbano al compimento delle opere necessarie concorrere le popolazioni interessate, per la città capoluogo del collegio che rappresento, io dichiaro, che nei limiti del giusto e del possibile, da parte sua essa non verrà meno ai proprii doveri.

Ecco quanto, pur nel nome dei miei colleghi che firmarono il presentato ordine del giorno, io raccomando al ministro; perchè altrimenti, lo ripeto, molto inadeguatamente si avrebbero quei vantaggi, che la convenzione si prefisse e che nella sua lealtà riconosceva lo stesso onorevole Berio, nel suo eloquente discorso dell'altro ieri.

L'amico Berio, al quale io auguro di veder presto realizzate le sue giuste speranze, che sono assai meno lontane di quello che non fossero le nostre, quando per i turbati rapporti fra la Francia e l'Italia, parevano perdute.

L'onorevole Berio lo ricordi al suo esimio predecessore onorevole B. Borelli, che oggidì è lui, l'antico avversario nostro del 1879, quello che trionfa; perchè oggidì si compie il suo vaticinio, cioè il passaggio indispensabile nel territorio francese, ottenuto mercè più stretti e affettuosi legami con la nazione sorella.

Ma siami pure permesso a mia volta di fare oggi un affettuoso augurio che mi sgorga dal cuore: che il nostro amato benemerito presidente, il quale dopo quasi mezzo secolo e attraverso ogni difficoltà vede al fine realizzarsi il sogno da lui fatto da giovane e perseguito con quella *audacia tenace ligure*

Che posa nel giusto ed a l'alto
Mira e s'irradia nell'ideale,

vegga ancora il giorno auspicato in un'ora di dolore da Cavour, il giorno dell'inaugurazione della linea ferroviaria, che più strettamente ci riunirà alla patria di Garibaldi; e sia l'onorevole Biancheri sempre giovane, sempre arzillo e sempre... per antonomasia il « Presidente ». (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

CABRINI. Onorevole ministro, non si spaventi. Io non ho alcuna ferrovia da chiederle per il mio collegio.

Quando si spendono milioni per opere pubbliche, qualche volta ne beneficia il pubblico, sempre gli appaltatori.

Una voce. Se sono essi che fanno le opere! (*Rumori*).

CABRINI. È di qualche appaltatore questa voce? Chieda di parlare per fatto personale!

Le ricordo, onorevole ministro, che, discutendosi il precedente bilancio del suo Ministero, ella prese impegno, da me invitato, di costituire una Commissione incaricata di presentare le conclusioni per la sollecita revisione della legge

sulle opere pubbliche, al fine di tradurre in atto un desiderato dei lavoratori: la determinazione legale del minimo di salario e del massimo d'orario; e ciò a difesa degli operai impiegati in dette opere pubbliche. Ora io le domando, onorevole ministro, notizie di quella Commissione, che so istituita, ma tuttora inattiva, perchè da lei non per anco incitata ad iniziare i suoi lavori.

E poichè ho facoltà di parlare, mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sul desiderio delle classi lavoratrici che le opere pubbliche siano affidate possibilmente alle cooperative; possibilità, che c'è sempre quando si tratti di opere di sterro, di movimenti di terra per arginature, bonifiche, e via dicendo, da dividersi in lotti, per modo che ne sia affidata l'esecuzione alle cooperative.

Una volta l'appaltatore era un male necessario; ma oggi che i lavoratori si organizzano e rispondono di sè per mezzo delle cooperative di lavoro e di produzione, queste possono sostituirsi agli appaltatori con vantaggio dell'amministrazione e degli operai.

Purtroppo dobbiamo, invece, spesso notare una specie di ostilità congenita in parecchi funzionari del Genio civile, che vedono di mal'occhio che i lavori siano affidati alle cooperative anzichè agli appaltatori; ostilità che legittima molte malignazioni. Ho detto spesso, non sempre; chè non da per tutto, per fortuna, si lamenta questa riluttanza dei funzionari del Genio civile ad affidar le opere direttamente ai lavoratori.

Richiamando l'attenzione del ministro su questi fatti, esprimo in modo speciale il desiderio, manifestatomi da varie cooperative di lavoro disseminate lungo la riva sinistra e la riva destra dell'Adige e particolarmente nel basso Veronese, ove s'attende il compimento di molti lavori.

In provincia di Verona le cooperative non hanno che da lodarsi dei vari funzionari del Genio civile; ma io parlo per spingerli a disporre che quei lavori siano dati sollecitamente alle cooperative, che li compiranno egregiamente con vantaggio proprio, perchè sottratte al parassitismo degli intermediari, e con vantaggio dello Stato flagellato, dagli appaltatori di liti!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

CELLI. Una semplice domanda all'onorevole ministro. A me non viene l'appetito mangiando come ai colleghi liguri e piemontesi; viene completamente dall'inedia, dalla povertà di ciò, che in questo disegno di legge è concesso alle nostre regioni. Ed è per ciò che desidererei che l'onorevole ministro rispondesse a me quello, che gli fu chiesto dall'onorevole Battelli, relativamente cioè alle frane del Montefeltro. Là, come in altre parti dell'Appennino, abbiamo pur troppo la disgrazia delle frane, per le quali per altre regioni si è provveduto, ma noi siamo stati dimenticati. Vorrei che l'onorevole ministro mi desse almeno una di quelle sue così gentili promesse, però non di quelle come per le ferrovie. Qui si tratta di lavori semplici, ma urgentissimi, che si riannodano con le condizioni del nostro Appennino, col suo spopolamento d'alberi e con la necessità di provvedere ad opere idrauliche montane. Su questo problema, per noi urgentissimo, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, pregandolo di volermi dare assicurazioni in risposta al collega Battelli, in questo momento assente.

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, ella ha proposto un ordine del giorno: ma lo ha già svolto nella discussione generale.

CRESPI. Una semplice dichiarazione.

PRESIDENTE. Mantiene il suo ordine del giorno?

CRESPI. Io credo che, dopo le dichiarazioni, ripetutamente fatte dal ministro, che gli esperimenti per la trazione elettrica saranno continuati, egli non avrà difficoltà di accettare il mio ordine del giorno. Mi preme ora di rispondere una parola all'onorevole De Nava, il quale ha detto che la trazione elettrica importa una spesa per lo Stato. È vero; ma si tratta di una spesa grandemente produttiva. Dopo ciò confido che l'onorevole ministro accetterà il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, intende parlare ora, o rimettere a domani il suo discorso?

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono agli ordini della Camera.

Voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento di votazioni.

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

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge.

Tombola telegrafica a favore dell'ospedale « Umberto I » in Ancona.

Presenti	212
Votanti	212
Maggioranza	107
Voti favorevoli .	180
Voti contrari . .	32

(*La Camera approva*).

Assegno vitalizio ai veterani delle guerre nazionali 1848-49:

Presenti	210
Votanti	210
Maggioranza	106
Voti favorevoli	177
Voti contrari	33

(*La Camera approva*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande di interrogazione pervenute alla Presidenza.

MORANDO GIACOMO, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri sui nuovi massacri in Armenia e sulle dichiarazioni fatte alla Camera francese dal ministro Delcassé.

« Gaetani di Laurenzana ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri per sapere se egli non creda necessario per la serietà e dignità dei nostri rapporti internazionali fare alla Camera dichiarazioni analoghe al comunicato pubblicato stamane dall'*Agenzia Stefani*, e quali provvedimenti intenda adottare per evitare che si ripetino atti e notizie tali che turbano i nostri rapporti internazionali.

« Gaetani di Laurenzana ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per sapere perchè essendo a Casavalta presso Bologna uno stabilimento che, sotto la diretta sorveglianza del Governo fornisce a buon prezzo buone carni conservate al regio esercito, l'amministrazione della marina ricorra all'Australia per avere prodotti forse più costosi e meno buoni.

« Albicini ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze per conoscere se intenda presentare immediatamente un disegno di legge inteso a dar modo ai danneggiati dal ciclone nel distretto di Camposampiero di ricostruire le proprie abitazioni.

« Ottavi ».

« Il sottoscritto desidera sapere perchè il ministro della pubblica istruzione con una circolare abbia sospeso i permessi per riproduzioni fotografiche delle opere d'arte e monumenti dello Stato.

« Torrigiani ».

« I sottoscritti interrogano l'onorevole ministro degli interni sul divieto opposto dal sottoprefetto di Asti alla pubblicazione del manifesto per un Comizio di protesta contro i fatti di Cerignola.

« Vigna, Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli interni sui provvedimenti che intenda di adottare a favore di quei Comuni, che, come Diano Marina, vengono a perdere notevole parte delle loro entrate in seguito all'attivazione del nuovo catasto.

« Vigna ».

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

La seduta termina alle ore 19.20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. *Seguito della discussione del disegno di legge:* Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-1905 al 1907-908. (521, 521-*bis*).

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-1905. (428).
4. Provvedimenti per gli ufficiali inferiori del regio esercito (513). (*Urgenza*).
5. Modificazioni al testo unico delle leggi ed assegni fissi per il regio esercito. (514).
6. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1904-905. (430).
7. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1904-905. (426).
8. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1904-905. (421).
9. Sul contratto di lavoro. (205).
10. Della riforma agraria. (147).
11. Modificazioni al libro I, titolo V, capo X, del Codice civile, relative al divorzio. (182).
12. Monumento nazionale a Dante Alighieri in Roma. (142).
13. Indennità ai superstiti della campagna dell'Agro Romano. (271).
14. Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) ed a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle regie rappresentanze. (345).
15. Sgravi graduali ai tributi più onerosi e altri provvedimenti a favore del lavoro e della produzione operaia e industriale. — Provvedimenti per le provincie meridionali, la Sicilia e la Sardegna. (204-248).
16. Disposizioni sull'ordinamento della famiglia. (207).
17. Modificazioni al testo unico delle leggi sul-

l'ordinamento dell'esercito approvato con regio decreto 14 luglio 1898, n. 525. (302).

18. Modificazioni al testo unico della legge sul notariato. (131).

19. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862 sulle Camere di commercio. (103).

20. Noli per l'esportazione dalla Sardegna del vino, olio, formaggio e bestiame. (350).

21. Modificazioni al ruolo organico del personale addetto alle legazioni italiane all'estero. — Creazione di cinque nuovi posti di segretario di legazione di 2ª classe. (380).

22. Computo, agli effetti dell'avanzamento e della pensione, del tempo del servizio prestato a bordo delle navi che trasportano emigranti, dai medici della marina militare o da altro personale della regia marina. (211).

23. Riordinamento dei servizi esercitati dalla società di navigazione « Puglia » (476) (*Urgenza*).

24. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie. (96).

25. Riduzione al 4° del contributo annuo assunto dal Consorzio della ferrovia Foggia-Candela a termini della convenzione 10 giugno 1868 approvata con legge 28 agosto 1870, n. 5858. (246).

26. Revisione alla circoscrizione dei collegi elettorali politici in base ai risultati del censimento generale della popolazione del Regno dell'anno 1901. (355).

27. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 3,777,148.47 verificatesi sull'assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1901-902, concernenti spese facoltative. (222).

28. Modificazioni al ruolo organico dell'ufficio d'ispezione e di vigilanza sugli istituti di credito e di previdenza. (512).

29. Sulla riabilitazione. (367-I).

30. Sulla riparazione degli errori giudiziari. (367-II).

31. Istituzioni di Commissioni provinciali, di un Consiglio superiore e di un servizio d'ispezione della pubblica assistenza e beneficenza. (379).

32. Regificazione del ginnasio e della scuola tecnica di Pistoia. (517).

33. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1903-904. (531).

34. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1903-904. (497, 497-*bis*).

35. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 52,002.86 verificatesi sulla assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1902-903, concernenti spese facoltative. (406).

36. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1903-1904. (473, 473-*bis*).

37. Distacco dei comuni di Troia, Castelluccio Valmaggiore, Faeto e Celle S. Vito dal circondario di Bovino ed aggregazione al circondario di Foggia. (556).

38. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1903-904. (554).

39. Approvazione di nuove e maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904. (529).

40. Modificazione dell'articolo 22 della legge comunale e provinciale, relativo all'elettorato ed all'eleggibilità amministrativa. (500).

41. Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia). (562).

42. Costituzione in comune autonomo delle frazioni di Rivarolo del Re, Brugnolo e Villanova (Casalmaggiore) (543).

43. Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del secondo semestre del 1903 e assegnazione di maggiori fondi per la sistemazione dei torrenti attraversanti l'abitato di Modica (522).

44. Ruolo organico del personale addetto alle biblioteche. (364).

45. Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli. (519).

Ordine del giorno per le tornate mattutine

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

Modificazioni all'ordinamento giudiziario. (535).

Discussione sui disegni di legge:

2. Destinazione delle economie risultanti dal fondo pensioni per i veterani del 1848-49 a favore di coloro che presero parte alle successive campagne per l'indipendenza nazionale. (119).

3. Modificazioni alle tabelle organiche del personale dell'amministrazione centrale, dello Stato maggiore generale della regia marina, del corpo sanitario militare marittimo, degli ufficiali di scrittura e degli impiegati in eccedenza ai ruoli organici. (454).

Prof. Avv. Luigi Ravani
Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Roma, 1904 — Tip. della Camera dei Deputati.