

CXI.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 9 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE LACAVA.

I N D I C E.

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito e fine della discussione</i>).	Pag. 3939
CICARELLI	3940
COTTAFAVI	3956
DANEO	3955
DE LUCA PAOLO A. (<i>relatore</i>).	3943
DE SETA	3913
FALCIONI	3953-54-55
FANI	3946-47
FERRARIS C. (<i>ministro</i>).	3942-43-45-47-53-54-55-56
GRAFFAGNI	3941
GUERRITORE	3939-42-43-45
MIRA	3942
PANIÈ	3944-46
RUBINI (<i>presidente della Giunta generale del bilancio</i>).	3947-54
VALERI	3940
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
Agevolezze ai comuni e alle provincie, che deliberino la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari	3958
ALESSIO	3958-59-60
BOVI (<i>relatore</i>).	3958-61
CARCANO (<i>ministro</i>).	3958
CAVAGNARI	3959
DE NAVA	3958-60-64
MAJORANA A. (<i>ministro</i>).	3959-62-64
ROCCO	3958-59
VALENTINO	3961

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 ».

Come la Camera sa, siamo arrivati ieri sera al capitolo 386. Ne do lettura.

Assegnazione per un fondo di riserva. — Capitolo 386. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293, e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 2,908,345.

Categoria seconda. *Spese di costruzione di strade ferrate.* (Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228, modificata colla legge 25 febbraio 1900, n. 56, e leggi 20 luglio 1900, n. 268, 20 giugno 1901, n. 293, 4 dicembre 1902, n. 506, 8 luglio 1903, n. 310 e 24 dicembre 1903, n. 501). — Capitolo 387. Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerritore.

GUERRITORE. Io debbo rivolgere una breve preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, quella cioè di interessarsi vivamente della stazione di Nocera Inferiore, sulla linea Napoli-Eboli-Reggio, poichè è stata finora trascurata, quantunque qualche anno fa sia stata ampliata. L'ampliamento eseguito è ora assolutamente insuf-

La seduta comincia alle ore 10.5.

LUCIFERO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente che è approvato.

ficiente, come era facilmente prevedibile, a causa del traffico grandissimo che ha quella stazione, per l'importanza della linea sulla quale si trova, per la sua positura, al principio di un piano inclinato con un dislivello fortissimo, per essere testa di linea per la Codola-Nocera, e perchè appunto a Nocera incrociano tutti i treni, che passano sulla linea Napoli-Salerno.

Prego l'onorevole ministro di dare disposizioni tassative affinché, soprattutto, venga impiantato un nuovo binario da Nocera a Salerno, perchè senza di esso non è possibile che si possa rispettare l'orario dei treni, e che sia aumentato il numero dei binari nella stazione di Nocera, senza la taccagneria usata finora. Allo scopo di risparmiare qualche migliaio di lire si è fatto una piattaforma girante troppo piccola, per cui occorre raddoppiare le manovre, e sono resi inservibili alcuni binari per mancanza di scambi necessari. Oltre a ciò, esiste un piano caricatoio scoperto, di modo che le merci, che vengono caricate o scaricate, subiscono spesso avarie, specialmente nell'inverno. È anche necessario che si costruisca una pensilina sul marciapiede della stazione, in considerazione, non solo del forte movimento dei viaggiatori, ma pel fatto che la stazione è così ristretta, e le sale di aspetto così piccole, che i passeggeri non possono esservi contenuti.

L'illuminazione poi è a petrolio, cioè non è una illuminazione, è una oscurità a petrolio: sono lumicini sudici e fiochi che non illuminano, ma che affumicano soltanto, mentre nella città vi è luce elettrica e ottima luce a gas. In omaggio a tali considerazioni oso sperare che l'onorevole ministro, con un atto di energia, senza di che non è possibile che quella stazione si metta in condizioni normali, voglia accogliere le mie richieste, in modo che l'esercizio di quella linea sia grandemente migliorato. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cicarelli.

CICARELLI. Sento il bisogno di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di un provvedimento non di grande entità, ma di evidente giustizia a pro della città di Solofra, dove da tempo remoto prospera l'industria della concia dei cuoi.

L'ampliamento della stazione ferroviaria, e specialmente del magazzino delle merci a piccola velocità, fu riconosciuto dal Ministero sino dal decorso anno, tantochè nel novembre vi fu un sopraluogo dei rappresentanti della Società e dei rappresentanti

del Circolo ferroviario. I rappresentanti della Società presero impegno di presentare il progetto d'arte inviandolo, come di regola, al Ministero.

Intanto sono decorsi parecchi mesi e questo progetto non è ancora giunto al Circolo ferroviario di Napoli, nè tanto meno agli uffici del Ministero. Trattandosi, come io dicevo, di un'opera di evidente giustizia, e di rendere meno disagiate le condizioni economiche di quella nobile popolazione, trattandosi di dare incremento ad una industria, la quale onora quei luoghi, io confido che l'onorevole ministro vorrà senz'altro prendere formale impegno che quegli studi, che sono partiti dal suo Ministero, i quali hanno avuto nel suo Ministero il fulcro maggiore, riescano quanto prima un fatto compiuto.

E, poichè mi trovo ad avere la facoltà di parlare, io richiamo l'attenzione del ministro su di un'altra considerazione, che io presento al suo esame. Egli vegga, con quella larga competenza che tutti gli riconoscono, con quell'amore che ha dimostrato alle provincie del Mezzogiorno, vegga di esaudire i voti di una città non meno patriottica, non meno industriale: la città di Atripalda.

L'onorevole ministro sa bene che da Avellino parte la linea per Rocchetta S. Antonio; l'onorevole ministro sa che dopo Avellino v'è la città di Atripalda la quale non ha una fermata, nè tampoco una stazione ferroviaria. Comprendo che si deducono difficoltà d'ordine tecnico perchè i voti di quella popolazione possano venire accolti, ma veda l'onorevole ministro, colla sua diligenza, veda l'onorevole ministro, con la sua competenza, veda l'onorevole ministro, col suo amore verso le popolazioni del Mezzogiorno, se sia possibile che per lo meno una fermata abbia luogo. In ogni caso l'una e l'altra raccomandazione io presento, con animo sicuro e fiducioso, alla intelligenza e al buon volere dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

VALERI. Giacchè si raccomandano qui tutte le stazioni, mi permetto anch'io di tornare a raccomandare l'assetto della stazione di Loreto nel duplice scopo e del servizio merci e del servizio passeggeri. Esiste già da lungo tempo una pratica in riguardo con relativo progetto per ampliamento della stazione e per costruzione di un magazzino coperto.

Brevissimamente dirò le ragioni per cui questa necessità s'impone. La città di Lo

reto, come il ministro sa, quanto a passeggeri è eccezionale. Se lei guarda il reddito dei passeggeri, lo troverà assolutamente anormale rispetto ad altre stazioni di eguale grandezza. La ragione è notoria: accorrono là ospiti centinaia di migliaia di persone da tutte le parti del mondo. Quindi, anche per decoro rispetto agli stranieri, quella stazione va tenuta in considerazione mentre è assolutamente incapace, qualche volta, di lasciar discendere le persone che ivi si recano.

E questo in quanto al servizio viaggiatori. Per il servizio merci poi noi non abbiamo un magazzino coperto e ciò rappresenta un inconveniente gravissimo. Qualche anno fa, in seguito ad istanze mie, fu fatto un semplice piano caricatore, ma non un magazzino coperto come avrebbe dovuto farsi. Ad onore del vero, però, e per lealtà, debbo dire che ci fu un equivoco, perchè nella domanda dei comuni ci fu messo soltanto un piano caricatore, e forse nella penna del segretario comunale, che trascrisse quella domanda, rimase il magazzino coperto. Ora gli abitanti di una vasta plaga che va da Osimo a Loreto, a Recanati ed a Castelfidardo sono obbligati ad andare a caricare le loro merci a Potenza Picena o ad Osimo, percorrendo 20 o 30 chilometri, mentre a 15 chilometri di distanza avrebbero la loro stazione naturale in Loreto. Anche dalle tabelle del movimento del traffico e dal numero dei vagoni che si caricano si rileva chiaramente quanto sia grande la necessità di un magazzino coperto nella stazione di Loreto. A me stesso è capitato più volte di vedere che, non essendo arrivati dei carri che dovevano caricare delle granaglie, o del granturco, queste merci si sieno dovute scaricare persino nelle sale di prima e di seconda classe giacchè, come ho detto, i vagoni non erano arrivati, e intanto si minacciava qualche grosso temporale.

Onorevole ministro, io non le chiedo cosa di lusso, ma cosa di assoluta necessità, per cui spero che nel nuovo assetto ferroviario ella vorrà trovar modo di soddisfare alla giustissima esigenza che io le ho sottoposta, affinché anche nella regione che mi onora di rappresentare possa aversi un servizio ferroviario adeguato alla sua importanza. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Graffagni.

GRAFFAGNI. Onorevole ministro, io non ho creduto di importunarla sopra alcun capitolo di questo bilancio; però non

posso tacermi di fronte a questo che ora discutiamo, perchè io pure debbo raccomandare di provvedere alle condizioni delle stazioni di Pegli e di Voltri.

Pegli è servita da due stazioni, una a mare e l'altra a monte sulla linea Genova-Ovada, e questa è la stazione Granara, che trovasi a tramontana di Pegli.

Questa stazione è in condizioni deplorabilissime e non ha strade d'accesso, mentre potrebbe fare un servizio utilissimo al comune, inquantochè in quella vallata proprio sotto la stazione, vi sono molte fabbriche e molte industrie le quali sono obbligate a trasportare le loro merci e le materie prime sino alla stazione a mare, o da questa ai loro stabilimenti, mentre avrebbero la loro stazione naturale proprio a due passi, della quale se potessero servirsi sarebbe molto più economico e più presto fatto.

Io quindi raccomando quella stazione, sia per le strade e sia per la possibilità in cui dovrebbe esser messa di fare anche un maggior servizio di piccola velocità, giacchè certamente avrebbe tanto lavoro da essere anche remuneratore.

Raccomando poi anche la stazione di Voltri: ognuno sa che questo è diventato un grandissimo centro di industria e commercio, ma disgraziatamente anche qui abbiamo una stazione in istato veramente troppo infelice.

Si figuri, onorevole ministro, che bisogna dal paese correre sotto una tettoia esposta alle intemperie, e quasi fra le rotaie, per accedere alla stazione: pochissimo spazio per il servizio delle merci, mentre il movimento è importantissimo perchè, ripeto, Voltri è ormai una città industriale che si potrebbe dire di primo ordine.

Io quindi raccomando all'attenzione dell'onorevole ministro queste due stazioni e spero che nella sua equanimità e nel suo patriottismo vorrà favorirle, inquantochè il pensare agli interessi dei comuni è anche pensare all'interesse generale dello Stato.

Anche altre stazioni della riviera ligure in questa regione, ed in Valle Stura lamentano molti inconvenienti dei quali mi riservo di occuparmi quando si discuterà specialmente dell'assetto ferroviario, non volendo in questo momento chiedere troppo e stimando opportuno limitarmi ai lavori più urgenti, nella certezza che l'onorevole ministro mi terrà conto di questa economia di parole e di richieste. *(Benissimo!)*

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo in primo luogo all'onorevole Guerritore, che sono già in corso i lavori per l'ampliamento della stazione di Nocera, ed egli lo sa perchè lo ha detto egli stesso. Questi lavori seguiranno, ma non vorrei che dessero luogo ad ulteriori lamenti, perchè mi pare che sopra una parte di essi l'onorevole Guerritore abbia dato giudizio non troppo favorevole.

Per ciò che riguarda la pensilina ed il piano caricatore, l'onorevole Guerritore sa che il comune ha fatto delle sollecitazioni, e che è stata redatta una speciale convenzione per il concorso del comune nella spesa. Quindi procurerò di sollecitare il compimento di queste opere.

Non posso poi prendere nessuno impegno relativamente alla posa del doppio binario Nocera-Salerno, perchè quest'opera importerebbe una spesa molto elevata. Occorre quindi studiare la cosa con molta ponderazione, anche per le condizioni tecniche e del traffico di quella linea.

All'onorevole Cicarelli faccio noto che era stata sollecitata la Società Mediterranea a presentare un progetto per la stazione di Solofra. Adesso, succedendo alla Società Mediterranea l'amministrazione di Stato, vedrò di far compilare questo progetto e vedrò modo di dargli poi esecuzione. Per ciò che riguarda la fermata ad Atripalda, l'onorevole collega sa come quella fermata presenti moltissime difficoltà tecniche, specialmente altimetriche, e perciò non so se potremo riuscire a farla.

Ad ogni modo anche questo è uno dei tanti piccoli problemi che l'amministrazione di Stato dovrà affrontare.

L'onorevole Valeri ha parlato della stazione di Loreto. Egli sa che esisteva già un progetto per una spesa di circa 210 mila lire per l'ampliamento di quella stazione. Questa forte spesa aveva impensierito, e poi oggi la stazione di Loreto si trova in condizioni particolari, perchè non passa all'amministrazione di Stato.

VALERI. Ma nelle trattative che si faranno, si potrà provvedere.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Vedremo se la Società delle Meridionali vorrà, non dico mantenere gli impegni, perchè impegni formali non ha preso, ma continuare le trattative in corso per la costruzione di quella stazione.

VALERI. Speriamo nel suo interessamento.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Prenderò da ultimo nota particolare per l'amministrazione di Stato relativamente alle due stazioni di Granara e di Voltri, che mi sono state raccomandate dal collega Graffagni.

PRESIDENTE. L'onorevole Guerritore ha domandato di parlare, ma sa che non si può parlare due volte sullo stesso capitolo, a meno che non si tratti di una dichiarazione.

GUERRITORE. Mi limiterò ad una dichiarazione. Debbo far notare all'onorevole ministro che per il doppio binario la spesa non è così forte come egli crede, perchè c'è già la sede opportuna, anche nei ponti e nei tunnel, per il collocamento di un secondo binario. In quanto alla costruzione della pensilina, il municipio ha già deliberato di concorrere nella spesa con una somma conveniente; e per le opere eseguite ho detto che o non sono sufficienti, o sono fatte male, perchè con meschinità e con grettezza.

Ringrazio l'onorevole ministro per l'affidamento cortesemente datomi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mira.

MIRA. Intendo di fare una semplice raccomandazione al ministro, intorno ad un argomento del quale si è occupato recentemente il Consiglio comunale di Milano, e che interessa lo svolgimento dei traffici.

In quel Consiglio comunale si è raccomandato che il Governo proceda nelle opere ferroviarie che concernono quella città secondo un piano organico, e non si facciano lavori che poi si manifestino in contrasto con altri.

A Milano finora si è creduto di poter prevenire l'incremento del commercio e del conseguente movimento ferroviario; ma i fatti s'incaricarono di dimostrare, dopo brevissimo tempo, che quello che si era fatto era insufficiente ai bisogni.

Quindi la mia raccomandazione è non già che si faccia in fretta ma che si coordini ogni nuovo lavoro ad un piano generale.

E, giacchè mi trovo a parlare, raccomandando un'altra cosa. L'onorevole ministro sa che le linee elettriche che congiungono Milano e Varese, specialmente nel tratto tra Milano e la stazione di Rho, sono percorse da numerosissimi treni ogni giorno.

I passaggi a livello su quella linea sono quindi impraticabili, e le disgrazie vi succedono con una frequenza deplorabile.

È pertanto indispensabile che ai passaggi a livello si sostituiscono sottopassaggi o soprapassaggi.

L'amministrazione ferroviaria ha manifestato il proposito di far concorrere i privati e gli enti locali, comuni e provincie, nella costruzione di questi sottopassaggi o soprapassaggi ed io convengo pienamente in questo concetto perchè sono d'avviso che non si debba domandar sempre ogni cosa al Governo, e fare del Governo una specie di Padre Eterno il quale debba provvedere a tutto (*Approvazioni*), guidando il cittadino dalla culla alla tomba, come se fosse sempre un bambino. I privati e gli enti interessati debbono concorrere col Governo nelle spese di quelle opere, che ad essi giovano. Ed io stesso ho contribuito alla costruzione d'un sottopassaggio per accedere ad una mia proprietà (e mi dolgo soltanto della lentezza adoperata dall'amministrazione ferroviaria nello sbrigare la pratica) e so che il comune di Musocco e la provincia di Milano sarebbero pure disposti a concorrere nelle spese per simili sottopassaggi.

Raccomando questo argomento al ministro; e gli raccomando soprattutto di stabilire questo principio: che chi vuole qualche utilità, abbia da concorrere in quella spesa che è necessaria perchè questa utilità gli sia data. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto delle raccomandazioni dell'onorevole Mira perchè questa questione dei passaggi a livello deve essere ripresa in esame. Con l'aumento del numero dei treni, specialmente dopo l'adozione del servizio economico, non è più possibile continuare nel vecchio sistema. Tuttavia mi auguro che vi siano molti che come l'onorevole Mira vogliono aiutare l'amministrazione delle ferrovie di Stato nella costruzione di questi sotto o soprapassaggi.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ed io mi associo allo stesso augurio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Una sola osservazione. La idoneità delle stazioni, e specialmente di quello di transito, ha una grandissima importanza, sia per agevolare i trasporti che per custodire le merci e per impedire infortuni e disastri. E perciò mi unisco ai colleghi nel raccomandare che provveda alle stazioni di Nocera e di Eboli, e specialmente a quest'ultima che

serve un paese indubre e non ha che due soli binari.

Nell'interesse del mio collegio debbo poi aggiungere che da tre anni e più si è progettato un magazzino merci per la stazione di Cassano sulla linea Rocchetta-Melfi, magazzino che importerebbe pochissima spesa, e quindi raccomandando che il progetto venga eseguito.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 387 s'intende approvato.

Capitolo 388. Linea Roma-Solmona, *per memoria*.

Capitolo 389. Linea Faenza-Firenze, *per memoria*.

Capitolo 390. Linea Eboli-Reggio, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerriatore.

GUERRITORE. Mi sono iscritto per pregare l'onorevole ministro di considerare se non sia il caso di cambiare la dicitura di questo capitolo, sostituendo ad « Eboli-Regio », « Napoli-Reggio ». Così si potrebbero più facilmente trovare i fondi occorrenti per l'ampliamento della stazione di Nocera.

DE SETA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA. Io non avrei chiesto di parlare se il collega Mira, nel richiedere alcuni provvedimenti relativi ai passaggi a livello non avesse detto che lo Stato non deve considerarsi come una specie di Padre Eterno, e che, quando le cose si vogliono, gli altri enti interessati debbono concorrere. L'onorevole ministro del tesoro ha plaudito a questa idea, e giustamente, perchè così viene a ridurre le spese dello Stato. Io, a proposito di questa affermazione, ho chiesto di parlare perchè recentemente ho raccomandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici, non dal banco di deputato, un fatto importante che si è verificato sulla Eboli-Reggio. Devo ricordare brevemente che, quando si fece l'appalto di quella ferrovia, l'impresario ebbe obbligo di fare delle cave di prestito sulle sabbie Tirrene, in modo che queste cave avessero la pendenza da monte a mare, onde impedire che avvenissero impaludamenti. Invece l'appaltatore ha fatto proprio l'opposto, ha scavato cioè le cave con la pendenza da mare a monte, riducendo la spiaggia Tirrena in gran parte paludosa e malarica. Citerò solo un caso tipico; presso la stazione di Fiumefreddo Bruzio è stata fatta una cava

lunga 1,500 metri e larga 40, dove le acque stagnano con una altezza di circa un metro. Nei decorsi anni è avvenuto che quel paese è stato infestato gravissimamente dalla malaria; quasi tutti si ammalarono, e molti furono i morti. Io, fino dal 1902, con una interpellanza rivolta al ministro dei lavori pubblici del tempo, chiesi provvedimenti radicali e solleciti, e da allora ho sempre ripetuto questa domanda, ma ancora quei provvedimenti non sono stati presi. Pochi giorni fa ho raccomandato nuovamente questa bonifica, ed ho saputo che un rappresentante del Governo si è recato a Fiumefreddo ed ha chiesto al comune di concorrere con una quota di spesa. Non vi pare strano tutto questo?

Voi ci avete danneggiato, dice giustamente il comune, ci avete portato la malaria, avete fatto morire tanta gente (non dico lo Stato) e volete poi per giunta che noi concorriamo alle spese per riparare al danno che avete fatto voi?!

Tutto questo non può essere una emanazione del potere centrale, perchè il ministro dei lavori pubblici non avrebbe potuto pensare una simile cosa. D'altra parte debbo avvertire che quelle popolazioni in questo modo si vengono ad eccitare grandemente; esse dicono: voi ci avete fatto il male e noi dobbiamo pagarne le conseguenze?

Io domando al ministro: perchè non si è imposto a questo signore appaltatore l'obbligo di correggere l'errore fatto da lui, contrariamente ai capitoli?

Una voce. Bisogna fare una lite.

DE SETA. Questa è la domanda che io rivolgo all'onorevole ministro.

Ma l'onorevole ministro mi risponderà, ed a ragione, che c'è stato un arbitrato il quale non so che cosa abbia fatto, ed a chi abbia attribuito la riparazione dei danni. Sono le solite conseguenze degli appalti che non trovano alcun rimedio.

È questa una raccomandazione che io avrei rivolto privatamente all'onorevole ministro, ma che gli ho voluto fare in seduta pubblica quando ho sentito il collega Mira dire che i comuni i quali domandano qualche cosa devono concorrere con una quota a parte.

Io non domando nemmeno alcuna risposta dall'onorevole ministro, ma lo prego di tener conto di questa mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 390.

Capitolo 391. Linea Parma-Spezia, per memoria.

Capitolo 392. Linea Gozzano-Domodossola, per memoria.

Capitolo 393. Linea Cuneo-Ventimiglia, per memoria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

PANIÈ. Intratterrò brevemente la Camera, sebbene l'argomento, sul quale, anche a nome dei miei colleghi di Torino, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, abbia una grande importanza, perchè concerne interessi che vanno al di là della città che ci onoriamo di rappresentare.

Può l'onorevole ministro dirci quando si porrà mano ai lavori per il completamento della Cuneo-Nizza per Ventimiglia? La Camera ricordale agitazioni, le pubbliche dimostrazioni, perfino gli entusiasmi, memorabili perchè infrequenti nei nostri paesi del nord con cui fu sollecitata l'approvazione di questa linea che, per quanto contemplata nella legge del 1887, aveva incontrato difficoltà anche di ordine internazionale nella minore cordialità dei rapporti che vi erano allora tra la Francia e l'Italia. Queste difficoltà vennero finalmente superate, e dopo una discussione, illustrata dalla parola dell'onorevole Biancheri, fu votato, nella legge del quadriennio, lo stanziamento di 38 milioni per il completamento della linea. Ciò pareva che i voti delle nostre popolazioni dovessero essere soddisfatti. La legge seguiva la convenzione intervenuta nello stesso giugno 1904 con la Francia, la quale stabiliva un termine massimo di otto anni, entro il quale la linea avrebbe dovuto essere non solo compiuta ma posta in esercizio. Disgraziatamente però questo termine non ha un punto fisso di partenza, cominciando a decorrere soltanto dallo scambio delle ratifiche della convenzione stessa da parte dei due Governi. Ora io domando all'onorevole ministro: questo scambio di ratifiche ha avuto luogo? A giudicare dai fatti, cioè dal nessuno accenno all'inizio dei lavori dobbiamo credere che non sia avvenuto.

Anzi, se avessimo a prestar fede alle notizie comparse sui giornali, dovremmo ritenere qualche cosa di più sconfortante, cioè che il medesimo non sia neanche prossimo ad avvenire, perchè la Francia subodinerrebbe la ratifica della convenzione relativa alla Cuneo-Ventimiglia alla costruzione da parte dell'Italia del doppio binario sulla Torino-Modane.

SANTINI. Amor fraterno.

PANIÈ. Non è questione di amor fr

terno, giacchè, per quanto concerne questo doppio binario, la Francia non ha forse tutti i torti, e mi piace, onorevole Santini, rilevarlo sia per debito di giustizia sia per ricordare così un altro desiderio del quale Torino attende da tempo il soddisfacimento. Fin dal 1864 il nostro Governo ha riconosciuto la necessità e l'obbligo della costruzione del secondo binario sulla Torino-Modane. Tant'è che l'ha imposta nella convenzione allora fatta colla Società ferroviaria dell'Alta Italia, appena che la linea raggiungesse un prodotto chilometrico di 35 mila lire. Questo prodotto è stato raggiunto sin dal 1900, se non erro. Da anni quindi il secondo binario avrebbe dovuto essere costruito. La Francia, che ha provveduto a farlo nel suo territorio, non può naturalmente non dolersi che esso manchi nel territorio italiano, e che rimangano così, come difatti lo sono, paralizzati il servizio e il traffico della linea.

Intanto la regione che fa capo a Torino si trova oggidì in questa punto lieta condizione: di avere un duplice danno: quello della insufficienza della linea Torino-Modane per la mancanza del secondo binario, e quello del ritardo alla costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia.

Io segnalo all'onorevole ministro dei lavori pubblici questo stato di cose, che è lesivo degli interessi e dei bisogni del Piemonte, che contrasta con solenni, formali impegni legislativi. Ella, onorevole Ferraris, che nei brevi mesi della sua vita ministeriale, che le auguro molto lunga, ha dimostrato di volere, di fortemente volere, tutto quanto risponde a giustizia, non può negarci un pronto rimedio, tanto più che, come ho premesso, non si tratta soltanto di interessi locali, ma eziandio di interessi generali. Ed io attendo da lei una parola che ci sollevi e ci conforti. (*Bravo! — Approvazioni*).

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei gli onorevoli colleghi di non domandare alcuna modificazione relativamente a questi capitoli segnati per memoria, perchè si tratta qui di una specie di gestione di liquidazione, con facoltà di trasportare le cifre da una parte all'altra. Ed è per questo che io pregherei l'onorevole Guerritore di non insistere sulla proposta di mutare la dicitura di questi capitoli.

GUERRITORE. Non insisto.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto questo, perchè credo che le parole pronunziate dal collega Paniè, relativamente al capitolo 393, si riferiscono più probabilmente al capitolo 417.

PANIÈ. Sul quale mi ero iscritto.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Gli ho detto questo, per evitare di chiedere la parola sul capitolo 417.

Ora, il collega Paniè conosce i precedenti della linea Cuneo-Ventimiglia e la legge del 1904, come pure conosce la Convenzione stipulata il 6 giugno 1904 col Governo francese. Sa pure che il limite di tempo massimo stabilito per la costruzione della linea è di otto anni, e sa anche tutti gli stanziamenti di bilancio che sono stati previsti, a cominciare da un milione per 1905-906, ai tre milioni per 1906-907, ai quattro milioni per 1907-908, e via dicendo.

Ora, i progetti esecutivi dei due primi tronchi, l'uno da Vievola verso il confine Nord francese e l'altro da Ventimiglia verso il confine Sud, sono in istato di avanzata compilazione presso la Direzione di Cuneo, e potranno essere presentati al Ministero nel prossimo agosto.

Ecco dunque quale è lo stato dei progetti.

Relativamente poi alla convenzione internazionale, che è stata presentata dal Governo francese alla Camera nella seduta del 24 ottobre 1904, non risulta a me per ora, e credo neanche al Ministero degli esteri, che sia stata portata in discussione. Pareva che fossero sorte delle opposizioni nella Commissione parlamentare che esaminava questo progetto. Ma se sono attendibili (ed abbiamo ragione di crederle veramente tali) le notizie che abbiamo avuto, parrebbe che la Commissione parlamentare francese, dopo aver sentiti i ministri, abbia desistito dalle sue opposizioni. Quindi io credo che probabilmente quel progetto verrà presto in discussione.

Ulteriori informazioni non posso aggiungere, perchè, trattandosi di cose che stanno davanti ad una assemblea straniera, l'onorevole Paniè comprenderà che io ho l'obbligo del massimo riserbo su questo punto.

Quanto al doppio binario sulla linea Torino-Modane, credo che questa questione sia stata separata dall'altra della ratifica della convenzione rispetto alla Cuneo-Ventimiglia. Almeno questo mi risulterebbe da informazioni avute al Ministero degli esteri, e quindi ecco che da questo lato sarebbero

da calmarsi le apprensioni dell'onorevole Paniè.

Queste sono le dichiarazioni che in questo momento credo di poter fare alla Camera.

PANIÈ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Non può; è la seconda volta. Se è però una breve dichiarazione...

PANIÈ. Io prendo atto delle cortesi dichiarazioni dell'onorevole ministro, e spero che i suoi propositi divengano al più presto un fatto compiuto.

PRESIDENTE. Rimane così approvato il capitolo 393.

Capitolo 394. Linea Benevento-Avellino, *per memoria*.

Capitolo 395. Linea Taranto-Brindisi, *per memoria*.

Capitolo 396. Linea Messina-Patti-Cerda, *per memoria*.

Capitolo 397. Linea Lucca-Viareggio, *per memoria*.

Capitolo 398. Linea Foggia-Lucera, *per memoria*.

Capitolo 399. Linea Valsavoia-Caltagirone, *per memoria*.

Capitolo 400. Linea Macerata-Civitanova, *per memoria*.

Capitolo 401. Linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, *per memoria*.

Capitolo 402. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale, *per memoria*.

Intorno a questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Fani. Ne ha facoltà.

FANI. Di fronte a tutti questi capitoli, di cui procediamo alla lettura, è scritta una parola: *per memoria*. Ed io, *per memoria*, farò una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

Ogni anno noi siamo qui, quando si discute questo bilancio, a ricordare, o pubblicamente o privatamente, al ministro che sia provveduto alla copertura o pensilina o tettoia della stazione di Perugia, che è pure il capoluogo di una provincia di oltre 600,000 abitanti.

È una stazione importante, costituita da un edificio grandioso, dove manca proprio questo complemento che è una necessità assoluta per quelli che scendono e per quelli che salgono.

Siamo in una stazione, specialmente durante l'inverno, visitata da temporali: i passeggeri sono molti e quindi reiterati i lamenti rivolti direttamente ai deputati ed indirettamente al Governo. Noi che cosa dobbiamo fare? Pregare, ricordare e basta!

E giacchè ella ha scritto qui una e più volte: *per memoria, per memoria, per memoria*, voglia avere *memoria* della raccomandazione che io le rivolgo vivissima, affinché una buona volta questa pensilina, questa copertura, questo riparo sieno costruiti!

Noti che tutto è fatto: la perizia è all'Ispettorato dei lavori pubblici, le convenzioni che devono intercedere in proposito con gli enti locali sono avviate, e tuttavia s'indugia ancora.

E poichè mi trovo a parlare, io innesto in quella che ho fatto, un'altra raccomandazione. Ne ho parlato ieri al mio egregio amico, il suo sottosegretario di Stato, ma voglio rivolgerla anche all'onorevole ministro.

E la preghiera è questa. Il ministro ricorderà che pochi giorni or sono sono andato da lui con tutta la Deputazione provinciale della mia provincia e con l'ingegnere Cherubini, l'autore di una linea molto raccomandata, e fra le preghiere che gli abbiamo rivolte c'è stata quella di volere accogliere certa modificazione dei nostri orari. Perchè noi siamo come coloro che son sospesi tra Firenze e Roma, e tutti domandano dove si va per trovare le città desiderate di Assisi e di Perugia.

Ora mi pare che sia proprio un dovere del Governo di rendere agevole e a noi, e a quelli che ci cercano, il modo di arrivare a quelle due città.

È per questo che abbiamo fatto alcune proposte che sono state accolte con una certa simpatia dall'ufficio competente e anche dall'onorevole ministro.

Noi preghiamo che queste proposte di modificazioni del nostro regime ferroviario fra Foligno, Perugia, Terontola sieno accolte, per una considerazione speciale che tocca la mia città, ed è questa: eravamo nel centro del movimento ferroviario tra Firenze e Roma, e per isolarci e per rendere agevole l'abbreviazione della via tra le due grandi città, abbiamo costruito la ferrovia famosa Terontola-Chiusi, e quando il Governo l'ha riscattata, la provincia ha perduto oltre un milione di lire.

Almeno questi ricordi rendano più facile a noi, che siamo rimasti fuori, la coincidenza ai due capo-linee, Foligno e Terontola, in modo che le nostre città possano rientrare nel movimento generale dal quale sono state allontanate. E, per memoria, raccomandando l'una e l'altra cosa. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei l'onorevole collega Fani di voler rivolgere le sue sollecitazioni non soltanto al Governo, ma anche al comune di Perugia, perchè la costruzione della pensilina nella stazione di Perugia non dipende soltanto dal concorso governativo, ma dipende anche da quello del comune. Ora, se il comune vorrà largheggiare un po' più di quello che finora si sia mostrato disposto a fare, è probabile che la pensilina verrà più sollecitamente costruita.

Questa è la preghiera che rivolgo all'onorevole Fani in risposta alla preghiera che egli ha rivolto al Governo.

Circa la questione degli orari l'onorevole Fani mi consegnò un memoriale che mi piacque assai, perchè assai ben redatto e contenente tutte le indicazioni con la maggiore precisione. Io l'ho passata all'ufficio che studia questo argomento, ma eravamo già nell'applicazione dell'orario estivo e non se ne è potuto quindi tener conto. Però la stessa pratica sarà passata all'amministrazione dello Stato, e l'amministrazione studierà, in seguito a mia particolare raccomandazione, in quale misura ed in quali limiti i desideri, del resto legittimi, come ho dichiarato alla Commissione di cui faceva parte l'onorevole Fani, possano essere soddisfatti.

FANI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 402.

Capitolo 403. Ampliamento di officine per la rete complementare, *per memoria*.

Capitolo 404. Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269, *per memoria*.

Capitolo 405. Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare, *per memoria*.

Capitolo 406. Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4^a categoria, concesse all'industria privata, *per memoria*.

Capitolo 407. Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (articolo 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2^a, ed articolo 18, alinea 5, della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3^a), *per memoria*.

Capitolo 408. Assegni al personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie. (*Spese fisse*). Inden-

nità e sussidi eventuali e continuativi al personale stesso in servizio o licenziato, *per memoria*.

Capitolo 409. Spese d'ufficio, *per memoria*.

Capitolo 410. Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato d'esercizio, *per memoria*.

Capitolo 411. Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono non che per ogni altra spesa dipendente da constatazioni relative all'azienda ferroviaria, *per memoria*.

Capitolo 412. Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, lire 1,800,000.

Intorno a questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Io prendo a parlare intorno a questo capitolo che concerne in genere tutti i lavori di migliorie così alle strade come al materiale mobile, quantunque la somma iscritta al capitolo medesimo non si riferisca che al residuo saldo delle spese di costruzione del parco di materiale mobile del Campasso annesso alla stazione di Rivarolo. Ma poichè il capitolo è assai più comprensivo nel suo significato, così credo che la Camera mi consentirà di estendermi alquanto circa l'argomento delle migliorie alle linee e quello del materiale mobile che appunto costituiscono il soggetto degli aumenti patrimoniali.

Io non ho avuto occasione, anche volutamente, di partecipare in modo attivo al lavoro parlamentare a proposito di tutto il nuovo assetto ferroviario dall'anno scorso in poi. Ho detto volutamente, perchè le cose si sono svolte in guisa che a me pareva non corrispondessero alla piattaforma data all'argomento dalla discussione del maggio 1903; cosicchè, senza saperlo e domandandoci quasi l'un l'altro il perchè, ci trovammo nella condizione di dire che ormai l'esercizio di Stato era divenuto inevitabile, nessuno più potendolo contrastare per ragione di tempo e di indirizzo, e quindi ormai inutile di discuterlo.

Questa ragione, che mi impediva di prendere parte attiva alla discussione di un argomento al quale pure mi era precedentemente interessato chè in qualche guisa fu

troncato dalla sua origine, mi ha messo nella condizione di udirmi attribuire, anche nella discussione presente, alcune opinioni non tutte completamente esatte, specialmente circa quello che si riferisce agli sperati e necessari miglioramenti da arrearsi al nostro patrimonio ferroviario ed ai mezzi con i quali è esercitato.

Si è detto, per esempio, che io affermavo non doversi più ormai al Parlamento dar pensiero della questione del materiale mobile, perchè ne abbiamo a sufficienza. Esposta così, cioè in modo assoluto, la mia opinione è riferita erroneamente. Io ho detto che, allo stato delle cose, la maggiore delle nostre preoccupazioni non poteva e non doveva più essere quella del materiale mobile, ma doveva rivolgersi ad altri argomenti e lavori che costituiscono le migliori da arrearsi alle strade ferrate.

Bisogna che qualcuno dei miei egregi commentatori abbia dimenticato la parte, oso dire, assai viva da me presa, e me ne rimetto alla testimonianza dell'illustre uomo che attualmente presiede, l'onorevole Lacava, nella maggiore dotazione di materiale mobile conseguita con la legge del 1900, legge che porta il nome dell'onorevole Lacava, ma che, per la cortese fiducia dimostratami da lui quando era ministro dei lavori pubblici, fu studiata dalla Giunta del bilancio.

PRESIDENTE. Ed ella ne fu il principale collaboratore.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Riconosciuta la grande deficienza di materiale mobile di cui allora soffrivano le nostre ferrovie, la Giunta del bilancio accolse, se non con entusiasmo, però con pieno convincimento, la proposta del Governo di accrescerlo notevolmente, e soltanto si limitò a foggare diversamente il congegno legislativo.

Io penso che i fatti posteriori abbiano potuto recare qualche compiacimento tanto all'onorevole Lacava, quanto all'onorevole Danieli che fu mio collaboratore in quell'occasione, ed abbiano dimostrato i benefici effetti conseguiti con la legge medesima, sia quanto alla quantità del materiale mobile provveduta che è in gran parte già messa in attività di servizio e per l'altra parte sta per esservi messa, sia quanto alla parte finanziaria della legge.

Come già fu messo in luce in parecchi documenti parlamentari, il sacrificio che il Governo ha dovuto incontrare per la provvista si riduce nel pagamento degli inte-

ressi nella misura del 2.30 per cento netto in media sul capitale anticipato dalle Società per l'acquisto del materiale rotabile in questione. Noti la Camera che il 2.30 per cento netto lascia a carico delle Società il deperimento delle parti rinnovabili del materiale mobile, così come si venne a calcolare nell'allegato C delle convenzioni del 1885. L'allegato C in questione reca, è vero, certe formule, che lasciano qualche beneficio per le Società, inquantochè largheggiano alquanto nel calcolo del deperimento in favor loro; tuttavia non è da trascurare la circostanza che le Società del deperimento della parte rinnovabile del materiale mobile alla riconsegna debbono rispondere, non ostante la mite remunerazione sopra ricordata.

Quanto alla quantità di materiale mobile è noto come, dal 1900 in poi, siano state ordinate locomotive e veicoli per una somma, che da qualche documento parlamentare risulterebbe di 150 milioni, e da altri di 156, somma ad ogni modo assai notevole, quando si consideri che essa costituisce la quarta parte di costo di tutto quanto il materiale mobile, che oggi si trova in servizio sulle ferrovie italiane. Ecco perchè, io dicevo, che oramai la preoccupazione maggiore per noi non è quella del materiale mobile, ma quella di far sì che le linee siano in grado di utilizzarlo nel modo migliore, meglio di quanto lo siano attualmente e di quanto lo furono nel passato.

Disgraziatamente, siccome questo lato della questione è meno valutabile ed avvertito e fa quindi meno impressione sul pubblico, così passa in certo modo in seconda linea per lasciar primeggiare quello, che è più evidente, cioè la mancanza stessa di materiale, che si attribuisce senz'altro a scarsità; mentre in gran parte proviene da ciò, che il materiale mobile, o troppo si tiene nelle officine per le riparazioni, o troppo resta nei parchi e nelle stazioni, non essendovi spazio, apparecchi, binari sufficienti a agevolare le manovre per far sì che i carri, prontamente disimpegnati e rimossi ritornino vuoti là, dove un carico nuovo li attende. A riprova ecco alcuni dati: Avevamo, nel 1885, per 251 milioni di valore a costo di materiale mobile, e nel 1885-86, primo anno di esercizio delle convenzioni, il prodotto lordo delle linee fu di 206 milioni, se non erro, (anche qui i documenti parlamentari lasciano a desiderare di esattezza, in quanto chè da alcuni risulterebbe che il prodotto lordo fu di 215 milioni). Ad ogni modo il rapporto,

che allora passava tra il valore del materiale mobile e il prodotto lordo delle linee, anche nel caso migliore era di 1,22, ossia di 1,220,000 lire di valore per ogni milione di prodotto. Vediamo come alla fine del 1904 si è aumentata la dotazione. §

Noi troviamo che al 31 dicembre del 1904 il materiale mobile, a valore di costo, è stimato per 604 milioni invece dei 251 che esistevano 19 anni prima. Vale a dire che offre un aumento di 353 milioni in valore mentre il prodotto lordo (che io non so ancora esattamente a quanto salirà nel presente esercizio, ma probabilmente salirà a 355 milioni), non sarebbe cresciuto che di 150 milioni.

Quindi l'aumento di materiale mobile per rispetto all'aumento del prodotto è assai maggiore di quella proporzione di due volte tanto, che da tutti si ritiene più che sufficiente per coprire i servizi delle ferrovie, e che certamente (almeno all'estero) è di gran lunga non raggiunto.

Infatti, e in Germania, e in Francia, e in Olanda la media del rapporto tra il valore del materiale mobile e il prodotto è di 1.38 invece del doppio, ossia del 200 per cento.

Se invece di guardare il valore, esaminiamo il numero delle dotazioni di materiale mobile, troviamo che noi (e guardino come mai sono fallaci tante volte le nostre opinioni, le nostre impressioni!), troviamo che precisamente per le locomotive, le nostre ferrovie sarebbero meglio dotate di quelle della Francia, della Germania e dell'Austria; perchè noi avevamo nel 1901 (e ancora non era accresciuto tutto il materiale), noi avevamo il 9.49 di locomotive per ogni milione di prodotto complessivo; mentre le ferrovie dell'estero, che ho citato, hanno all'incirca il 7.60, 7.65, 7.91.

Per le carrozze stiamo meglio, in numero, di Francia e Germania; un po' inferiori, soltanto, per rispetto all'Austria.

Per i carri siamo presso a poco in equivalenza: inferiori soltanto alla Francia; ma la Francia (e anche qui vedete come le notizie talvolta non sono esatte), ma la Francia ha dei carri di portata media alquanto minore dei nostri.

Quindi se noi abbiamo un numero di carri inferiori alla Francia, per rispetto a un milione di prodotto di merci, tuttavia in portata l'equivaliamo e superiamo invece la Germania e l'Austria.

È vero però che tutti questi conti sono molto grossolani, sono io il primo a convenirne: si tratta di medie, le quali medie si

deducono da molti elementi disparati e viceversa non tengono conto di parecchie diversità di condizioni. Così c'è una circostanza che rischierebbe di mandare a picco il mio ragionamento, se la differenza nostra in più di dotazione quale apparisce dai documenti non fosse talmente larga da assorbire e coprire anche dei vizi notevoli di confronto di eterogeneità nei numeri e nelle condizioni rispettive.

Infatti altro è il bisogno di dotazione di materiale di ferrovie, nelle quali il movimento del traffico si esplica nei due sensi, e altro è il bisogno di dotazione di materiale mobile di ferrovie in cui il traffico si fa prevalentemente per un verso unico, perchè ben si capisce come l'utilizzazione sia più intensiva dove il materiale possa essere utilizzato avviandolo sempre pieno dal punto di origine, dalla stazione di origine alla stazione di destino, e poi ritornandolo ancora pieno da quella stazione di destino divenuta a sua volta stazione di origine diretto ad altra stazione di destino. E purtroppo questa non è la condizione delle nostre ferrovie, come in altro campo ce lo additano anche le cifre dei movimenti dei porti dove le merci sbarcate sono assai più delle imbarcate.

Noi abbiamo una grande affluenza di merci che dal mare e dall'Italia meridionale vanno nella valle del Po, poca merce invece si scarica dall'interno del paese verso i porti, e poca altresì dall'Italia superiore verso l'Italia meridionale, imperocchè le nostre produzioni sieno produzioni non di massa ma piuttosto di valore, e quindi noi non possiamo riempire tanti carri, quanti per esempio ce ne manda il mare, colmi di carbon fossile o di ferro o di altri materiali che sono molto pesanti, voluminosi, nè la valle del Po fa rifluire al Mezzogiorno tanta merce in quantità e volume, quanta ne riceve in derrate. Tuttavia, ripeto, se questo è un punto debole del confronto, che bisogna sempre tenere presente, la maggiore dotazione è talmente larga a nostro favore che si può ritenere poco su poco giù le cose compensate.

Scomparirà quell'apparente maggior dotazione che noi abbiamo di materiale mobile in confronto dell'estero, ma la dotazione medesima non è tanto inferiore come si ritiene comunemente. Questa è l'opinione da me espressa, e del resto quando io ho espresso questa opinione non ho mai inteso dire che si dovesse arrestare il movimento delle provviste del materiale mobile, ma

ho detto semplicemente che dovesse continuare in quella buona misura che è indicata dalla legge del 1900 e che fu anche, se non prescritta, indicata nel disegno di legge del quale ebbi l'onore l'anno scorso d'essere relatore, cioè che si dovesse continuare a comperare all'incirca materiale mobile per un valore doppio del prodotto lordo. In questa guisa si può nutrire la speranza non solo di provvedere al bisogno crescente delle nostre ferrovie, ma anche di ringiovanire il materiale mobile. L'età del materiale mobile è un'altro dei punti deboli delle nostre dotazioni: l'età troppo vecchia, la durata eccessiva che le Convenzioni del 1885 hanno assegnato al materiale mobile, quarant'anni, come sanno tutti i colleghi, per le locomotive e le vetture, sessant'anni per i carri.

Cosicchè pensate bene, ora siamo al 1905, le prime ferrovie italiane datano dal 1846, di guisa che alla stregua delle Convenzioni, oggi i primi carri che circolarono sulla Napoli-Torre Annunziata o sulla Milano-Monza dovrebbero essere ancora in servizio. Quasi quasi in questa guisa dovremmo avere ancora in servizio il materiale immaginato per la prima volta dallo Stephenson. Ulteriore compito è dunque quello di svecchiare il materiale, ma il materiale non bisogna svecchiarlo tumultuariamente.

Io non sono di parere di fare novità in blocco; conviene che il movimento avvenga gradualmente; tutti ci troviamo assai meglio quando l'incremento e le spese sono distribuiti regolarmente sia per rispetto al bilancio, sia per rispetto agli stessi mezzi economici e industriali di cui dispone il Paese, che non debbono essere troppo artificialmente eccitati per un certo periodo di tempo, e poi abbandonati al marasma nel periodo successivo senza curarne i bisogni. Ne va di mezzo in allora doppiamente l'economia nazionale per il bilancio dello Stato e per il bilancio dei cittadini, sieno essi industriali, sieno essi operai.

Svecchiare il materiale dobbiamo con un piano così, presso a poco, concepito: ogni anno si rinnovi tanto materiale dell'antico che corrisponda a due anni di quello più vecchio; ed allora se ci proponiamo che le nostre locomotive abbiano ad avere venticinque anni, occorrono quindici anni; se ci accontentiamo di trent'anni di età, bastano dieci anni; così se noi vogliamo che le nostre vetture durino non più di trent'anni, occorrono pure dieci anni alla tra-

sformazione, e così via via. A questo materiale di sostituzione e di rimodernamento, bene inteso, bisogna aggiungere il materiale nuovo richiesto dai nuovi bisogni e dall'incremento del traffico. In questa guisa anche la potenzialità delle nostre officine potrebbe essere interamente usufruita, ma senza eccedere nelle richieste; infatti per svecchiare il materiale più vecchio nella misura di due anni, per ogni anno non si va più in là di un fabbisogno di sei o otto milioni, almeno nei primi esercizi. Ci sono però anche degli arretrati da coprire, perchè le stesse disposizioni tanto temporarie della legge del 1885 non furono osservate interamente; ciò porterà una spesa alquanto maggiore ma se non vi fossero arretrati da smaltire anno per anno (e potrei anche darne la dimostrazione alla Camera con la tabella dell'età del nostro materiale rotabile) ripeto che la rinnovazione, anche accelerata, non dovrebbe costare più che sei o otto milioni all'anno. Certo, però, che questa cifra andrà successivamente crescendo, ma così sarà anche dei mezzi di produzione, e d'altronde non è il caso di abbandonare totalmente le provviste altrove.

Concludendo: se il materiale mobile non deve darci che una giusta preoccupazione, quella, cioè, di mantenerci nell'ordine delle idee e dei fatti che hanno prodotto la legge del 1900 e che hanno anche prodotto le ultime disposizioni legislative, maggiori preoccupazioni derivano dalle altre migliori, quelle sulle linee, alle quali occorre pure che si pensi seriamente in quanto che di molto al riguardo difettano le nostre ferrovie.

Io vedo che il discorso mi va troppo per le lunghe...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, sì, è vero.

PRESIDENTE. Onorevole Rubini, noi desideriamo finire il bilancio questa mattina.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Appunto: dunque per ora mi fermo alla questione dei rotabili senza entrare nel merito delle migliori da recarsi alle linee e di altri argomenti interessantissimi sui quali non sempre mi pare che l'opinione pubblica nostra sia bene illuminata. Ma non posso omettere la questione delle tariffe.

È questa una questione gravissima e non è interamente esatto dire che le nostre ta-

riffe siano molto diverse da quelle degli altri paesi.

Le nostre tariffe sono superiori sì, ma sono anche, in certi punti, inferiori delle altre. Quando si fanno confronti singolari si rischia di venire a conclusioni non esatte perchè ciascuno, involontariamente prende i termini di confronto dove li trova più acconci per sostenere la propria tesi; e lo dimostro con un esempio sintetico.

Tutti conoscono il lavoro ponderoso e bello, (che costituisce una ricca miniera da cui si possono estrarre tanti dati istruttivi, ma che non si può prendere alla lettera nel suo insieme e nelle sue conseguenze) del nostro collega Maggiorino Ferraris; egli in esso, fra l'altro, dimostra, ed è esatto, che le tariffe dei viaggiatori in Svizzera sono singolarmente per ogni classe inferiori alle tariffe dei viaggiatori in Italia e che il movimento percentuale della prima classe in Svizzera è inferiore a quello della prima classe in Italia; così quello della seconda, mentre invece, e naturalmente, il movimento percentuale della terza classe è superiore in Svizzera in confronto a quello dell'Italia.

Dunque inferiore prezzo di trasporto per la prima e la seconda classe; minore il numero dei passeggeri che pagano la tariffa più alta, quella di prima e di seconda; inferiore il prezzo di trasporto della terza e superiore in Svizzera il numero dei passeggeri che viaggiano pagando la tariffa più bassa: facciamo la media che naturalmente è rappresentata dal prodotto di ciascuno degli elementi di quantità moltiplicati per il prezzo rispettivo e diviso il prodotto per la somma degli elementi di quantità.

Dati quegli elementi, ne dovrebbe risultare fra noi e la Svizzera una differenza media anche maggiore in favore della Svizzera. Invece succede in linea di fatto che il viaggiatore paga in media in Svizzera a chilometro 4.82 centesimi mentre da noi paga 4.07 centesimi: in Italia, malgrado le tariffe più alte in tutte le classi, i viaggiatori pagano meno che in Svizzera, pure essendo da noi più ricco il movimento dei passeggeri di prima e di seconda classe, e in Svizzera maggiore il numero dei viaggiatori di terza classe.

Ora, poichè l'aritmetica non può sbagliare, si deve concludere che i singoli elementi considerati non rappresentano tutto il fenomeno medio e definitivo; occorre ammettere che altri elementi in buon numero, non sono messi a calcolo, i quali alterano

profondamente il risultato; e ciò, o perchè non sono conosciuti o non si attribuisce loro l'importanza che si meritano, o perchè i confronti si fanno, come diceva, anche involontariamente servendosi soltanto degli elementi che più si prestano per la propria tesi. Senza di ciò noi avremmo dovuto trovare che un viaggiatore svizzero in media generale, paga per ogni chilometro meno che in Italia.

Un altro esempio: si cita sempre il viaggio circolare sulla rete Elvetica della durata di 15 giorni o di un mese, fatto con un abbonamento a prezzi mitissimi tanto che tutti ne approfittano.

Ebbene anche fra noi abbiamo degli abbonamenti equipollenti e non meno fruttuosi, per esempio quello sulla rete Milano-Torino e Genova che va sino a Pisa, e che, come vedete, comprende tre delle principali città italiane fra cui si svolge il massimo movimento delle nostre ferrovie, città che la Svizzera non può certamente vantare. Or bene, se in Svizzera quell'abbonamento costa un poco meno del nostro, da noi la rete è più estesa e tocca centri più importanti.

La differenza non è poi tale per cui si possa dire che noi facciamo pagare un prezzo elevatissimo in confronto della Svizzera, come comunemente si ritiene.

Così altri elementi si sono trascurati, per esempio, i nostri biglietti di favore, anche in gran numero, quelli a ribasso e i biglietti gratuiti. Anzi, onorevole ministro, su questo punto io voglio richiamare la sua attenzione: io ho ferma fiducia che se noi abolissimo, o restringessimo, i favori speciali che accordiamo, noi potremmo ridurre contemporaneamente la nostra tariffa senza scapito, e forse forse, conseguire anche un prodotto maggiore.

Ed altri ancora sono gli elementi che si trascurano.

Di ciò è prova il confronto che vi ho fatto fra la tariffa viaggiatori in Svizzera e quella d'Italia in contraddizione col rispettivo provento finale. Ma io vedo che il ragionamento mi porterebbe troppo lungi e così non manterrei la promessa di contenermi. Finisco adunque; ma una parola sola, poichè la Camera è così cortese verso di me, debbo aggiungere sopra un argomento che veramente è un po' estraneo al capitolo in discussione, ma del quale già troppo abbiamo forse tardato ad occuparci essendo argomento urgentissimo. Si tratta della sistemazione dei rapporti con la Società delle ferrovie Meridionali, al riguardo della partecipazione al prodotto.

La formula originaria è complessa, ma ridotta che sia alla sua più semplice espressione, la partecipazione dello Stato nei prodotti lordi delle ferrovie Meridionali risulta così: lo Stato prende il 40 per cento del prodotto lordo, meno duemila lire a chilometro. Allo stato attuale delle cose, sebbene non si conoscano ancora gli ultimi risultati, si può ritenere che i proventi delle ferrovie Meridionali, delle vecchie reti, siano di circa 25 mila lire a chilometro, e quindi il 40 per cento meno 2 mila lire al chilometro rappresenta una quota netta per lo Stato del 32 per cento. Qualora nel progredire dei tempi, la Società delle Meridionali raggiungesse un doppio prodotto, quello di 50 mila lire (e può in 61 anni raggiungerlo anche senza far delle previsioni troppo rosee), allora quella medesima formula rappresenta una percentuale netta di partecipazione dello Stato del 36 per cento. Possiamo quindi mettere come estremi il 32 ed il 36 per cento. Ma la media geometrica, ossia la media fatta a progressione, non sarebbe la media aritmetica del 34 per cento, ma risulterebbe un po' più del 33 per cento.

Ora io raccomando caldamente all'onorevole ministro, se ha occasione di trattare di questo argomento con la Società delle ferrovie Meridionali, di seguire l'esempio del Baccarini, quando nel 1881, se non erro, trovandosi di fronte ad una condizione di rapporti, appunto a riguardo della partecipazione con la Società delle Meridionali, assurda, dovette venire ad una riforma dei patti correlativi in allora vigenti. Infatti, onorevoli colleghi, gli antichi patti stabilivano che la Società delle Meridionali dopo raggiunto il prodotto lordo di 15 mila lire a chilometro, tutto l'aumento doveva versarlo integralmente allo Stato. Era naturale che la Società facesse ogni possibile piuttosto che lasciar sorpassare al prodotto quelle 15 mila lire, perchè al di là ad essa spettavano tutte le spese e allo Stato andavano tutti i proventi.

Allora il Baccarini si mise d'accordo con la Società; studiò e fece approvare un'altra formula di partecipazione, che è quella della quale ho reso conto. Ma questa formula certamente migliore, e che in altri tempi ha soddisfatto abbastanza bene alle circostanze, attualmente è divenuta alla sua volta impropria e nasconde un pericolo non trascurabile per l'avvenire del traffico di quelle provincie che sono percorse dalle linee della Società delle Meridionali. Non è certamente grave come quello che fu rimosso nel 1881,

ma è sempre grave, perchè di ogni aumento di prodotto, alla Società non rimane che il 60 per cento, e siccome il 60 per cento, è provato e riprovato, non copre tutte le spese, così la Società sarà ancora adesso indotta se non ad ostacolare, con ogni studio, come allora, certo a non favorire lo svolgimento del traffico, a tutto detrimento di quelle popolazioni.

Veda dunque l'onorevole ministro se non possa intendersi ancora con la Società, dicendo: invece di prendere il 40 per cento, meno le due mila lire a chilometro, io, Stato, mi accontenterò del 33 o del 33 e mezzo per cento, non del 32, come sarebbe oggi, nè del 36, come sarebbe allora quando il prodotto lordo fosse raddoppiato; cioè in ragione di quella media progressiva che ho indicato, e che dovrebbe essere, presso a poco, del 33 e mezzo per cento. Forse la Società si stringerà nelle spalle, perchè dovrà momentaneamente dare un po' di più per dare meno più tardi; ma, d'altra parte, si potrebbe ovviare anche a questo inconveniente con la sostituzione di una quota che rappresenti una blanda progressione; oggi, 32; fra alcuni anni, 32 e mezzo; fra alcuni altri anni, 33; e così via via; ed allora la Società sarà sicura di conseguire col prodotto della sua industria quel tanto che basti a coprire le spese vive d'esercizio, e le lasci un margine di onesto guadagno e insieme sarà stimolata a favorirne l'incremento.

Una soluzione di tale fatta può essere di suo gradimento all'infuori anche del resto, perchè la lascia più libera nelle sue mosse; non si metterebbe in contrasto con gli interessi del paese, contrasti a cui nessuno piace andare incontro e che si schivano volentieri.

Tale è il terreno per addivenire ad un accordo favorevole ad ambedue le parti.

Del resto, per concludere queste mie parole, invito ancora il ministro a provvedere largamente ai bisogni delle ferrovie, dove bisogni veri sono; dove non sono veri bisogni, resista, e resista energicamente; non si lasci impegnare in progetti, in debiti, in spese, che non fossero di ragione chiara e di successo sicuro. Perchè, onorevoli colleghi, con ciò non si favorirebbe, ma si ostacolerebbe il movimento economico rifiorito od almeno una gran parte del movimento che allieta oggi il nostro paese, e che è dovuto ai duri sacrifici che ci siamo imposti per una sequela d'anni; oggi che la nazione e lo Stato si trovano a racco-

glierne la messe, così faticosamente seminata e curata, sarebbe doloroso che andasse sperduta.

Io spero, e dico anzi ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà attenersi a questi che a me sembrano savî precetti. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Credo che l'onorevole Rubini non se l'avrà a male, se dico che non posso rispondere alle varie parti del suo discorso: perchè si tratterebbe qui di fare una discussione generale su tutto il problema ferroviario. Prendo tuttavia questa occasione per ringraziarlo dei preziosissimi consigli che egli mi ha dato e che terrò in conto, sia relativamente all'accertamento dello stato delle linee, sia relativamente alla provvista del materiale rotabile, sia relativamente alle tariffe, sia infine relativamente alla sistemazione dei nostri rapporti con le ferrovie che resteranno alla Società delle Meridionali.

Sopra un punto solo debbo fare una osservazione. Non vorrei che egli avesse creduto che noi avessimo fatto ordinazioni soverchie di materiale mobile.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. No, no.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Noi abbiamo fatto ordinazioni, forse maggiori di quelle che sarebbero state necessarie, per poter concedere più lunghi termini di consegna. L'onorevole Rubini sa, meglio di me, che, specialmente per le locomotive, è necessario avere almeno 12 mesi di tempo, sia per gli atti amministrativi, sia per la costruzione. Ove si porti questo termine a 18 mesi, si possono ottenere migliori patti dalle Società costruttrici, e si divide anche più equamente il lavoro. Perciò il Parlamento votò l'articolo 10 della legge con cui ci permetteva di prendere impegni circa gli stanziamenti del bilancio, non solo pel 1905-906, ma anche pel 1906-907. Di questa facoltà ci serviremo unicamente per questo motivo: per distribuire meglio le forniture ed averle a patti più giovevoli concedendo un più lungo termine di consegna.

Ecco il solo punto che mi permetto di mettere in luce nella mia breve risposta.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Si tenga presente il piano tracciato dalla legge del 1900, che è presso a poco quello che si segue.

PRESIDENTE. Così è approvato il capitolo 412.

Capitolo 413. Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle (Art. 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268), lire 4,262,000.

Su questo capitolo l'onorevole Falcioni ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo ad iniziare gli studi per l'esercizio della ferrovia del Sempione mediante la trazione elettrica, prendendo gli opportuni accordi col Governo federale svizzero.

« Falcioni, Mira ».

Onorevole Falcioni, ha facoltà di parlare. Le raccomando la brevità.

FALCIONI. Sia tranquillo, sconterò il peccato dell'onorevole Rubini, e sarò proprio brevissimo. (*Si ride*).

Ho presentato quest'ordine del giorno cumulativamente sugli articoli 413 e 414, ed il mio ordine del giorno si compendia nel voto espresso perchè sia effettuata la ferrovia attraverso il Sempione mediante la trazione elettrica.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. È tutto fatto.

FALCIONI. Io credo che l'onorevole ministro e la Camera avvertiranno senz'altro l'importanza di questo desiderio e di questo voto che io esprimo, che risponde alla necessità dei fatti.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. È già fatto.

FALCIONI. Perbacco!

PRESIDENTE. Credo sia inutile che ella parli di più, (*Si ride — Commenti*).

FALCIONI. Mi permetta. Poichè l'onorevole ministro mi dichiara *a priori* che è già tutto fatto, voglio in prima ringraziarlo e poi, per la solennità della cosa, perchè si tratta non solo di un ordine del giorno che riguarda il nostro paese, ma che eventualmente deve avere il suo contraccolpo, e buon contraccolpo, nella vicina Svizzera, vorrei che l'onorevole ministro mi dichiarasse che accetta quest'ordine del giorno e non come raccomandazione. Io conosco la serenità di quel paese a noi vicino, e sono persuaso che questo fatto verrà accolto con grande compiacimento dalla Svizzera, la quale, siccome a termine dell'articolo due della convenzione del 1905 ha il servizio del traforo del Sempione fino a Domodossola, aderisce a questo voto che è anche il mio, e che, apprendo con grande compiacimento, è anche nel desiderio dell'onorevole ministro.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto di comunicare alla Camera una notizia che son sicuro sarà di gradimento.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. L'apertura quando?

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. L'apertura più tardi, per speciali circostanze sopravvenute.

L'ordine del giorno dell'onorevole Falcioni l'ho visto con grande piacere, anzi è il solo degli ordini del giorno che avrei accettato, se non fosse divenuto inutile di fronte all'opera del Ministero. Sino dal 25 aprile scorso scrissi al collega degli esteri una lettera di cui mi permetto di dare lettura.

« I risultati ottenuti con le locomotive elettriche costruite per le linee Valtellinesi, risultati che altamente onorano gli ingegneri che con tanta competenza e con assiduo studio impiantarono e perfezionarono la trazione elettrica su quelle linee, hanno fatto pensare ai vantaggi che si avrebbero nell'esercizio della galleria del Sempione se la trazione dei treni venisse fatta con le locomotive stesse, anzichè con quelle a vapore, tanto-più che stante l'elevata temperatura, che resterà in quella grande galleria malgrado la ventilazione, queste ultime potrebbero dar luogo ad inconvenienti. Per tanto non solo sarebbe, secondo il mio parere, doveroso richiamare l'attenzione del Governo svizzero sul risultato ottenuto con le locomotive in parola, ma in vista dello interesse che l'Italia ha perchè le condizioni di esercizio della galleria del Sempione riescano le migliori possibili, riterrei opportuno agevolarli lo studio, e, se del caso, l'impiego delle locomotive stesse.

« Rimetto pertanto all'E. V. una memoria in cui appunto si accenna al servizio che esse prestano ed alla possibilità e convenienza di adottarle per la galleria del Sempione e la prego di volerla comunicare al Governo federale Svizzero, significandogli che qualora volesse rendersene conto direttamente, i funzionari da lui all'uopo delegati potrebbero prendere visione di tutti gli elementi tecnici raccolti dalla nostra Commissione incaricata della sorveglianza sul servizio elettrico delle Valtellinesi e procedere a tutte quelle visite e prove che credessero opportune per porre la propria amministrazione in grado di prendere una pronta determinazione ».

Questa lettera fu dal nostro ministro

degli esteri comunicata al Governo federale svizzero il quale con una lunga nota, che io vorrei leggere intieramente, ma che riassumo, ha dichiarato di aver ricevuto con grande piacere questa comunicazione; che il dipartimento federale delle strade ferrate l'aveva comunicata alla direzione generale delle strade ferrate, e alla Commissione incaricata di studiare in modo particolare l'applicazione della trazione elettrica alle ferrovie. Non solo; ma il dipartimento federale ha dichiarato che, d'accordo con queste due amministrazioni, avrebbe mandato i delegati a visitare questi nostri impianti valtellinesi; anzi lo stesso direttore del dipartimento delle ferrovie svizzere, il consigliere federale Zemp, desiderando di prendere parte alla gita, aveva chiesto di differirla di alquanto, cosicchè avrà luogo probabilmente pel prossimo luglio. Ecco dunque che avremo fra breve la visita di queste alte autorità svizzere appunto sulle linee valtellinesi per studiare la possibilità di adoperare le stesse locomotive anche nella galleria del Sempione.

Il Governo svizzero aggiunge subito che faceva qualche riserva per l'applicazione, unicamente perchè vi sarà per ora un solo binario in uso e l'adoperare la trazione elettrica su un solo binario potrebbe dar luogo ad inconvenienti e pericoli. Ad ogni modo, il Governo svizzero, appena avuta la relazione di questi delegati, farà studi speciali sull'argomento. Quindi credo che potremo, per iniziativa appunto del Governo italiano, avere nella galleria del Sempione la trazione elettrica con quelle macchine che costituiscono una gloria della ingegneria italiana. (*Bravo! — Approvazioni*). Ecco le dichiarazioni che io volevo fare in risposta all'ordine del giorno dell'onorevole Falcioni, che oramai diventa inutile.

PRESIDENTE. Onorevole Falcioni, mantiene il suo ordine del giorno?

FALCIONI. Non ho che da ringraziare l'onorevole ministro per avermi prevenuto, e ritiro il mio ordine del giorno.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Ho chiesto di parlare solamente per pregare l'onorevole ministro di voler comunicare alla Camera le notizie, che fossero a sua cognizione, relativamente all'andamento dei lavori di compimento della galleria del Sempione, e di voler dire quando si presume che la linea possa essere aperta. Perchè alcune notizie recenti lasciano supporre che si incontrino altre difficoltà, spe-

cialmente per il rigonfiamento delle roccie, e che in conseguenza di queste difficoltà l'apertura della linea possa essere ritardata ancora di due o tre mesi oltre la previsione.

L'opera non riguarda la mia provincia, e tanto meno il mio Collegio; ma, trattandosi di un lavoro di importanza nazionale, o per lo meno di grande importanza per una parte notevole della nazione, ho creduto di poterne parlare, quantunque non sia un interesse elettorale.

FALCIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Falcioni, ella sa benissimo che ha già parlato su questo capitolo, e non può, ai termini del regolamento, parlare una seconda volta.

FALCIONI. Ma io chiedo di parlare sul 414.

PRESIDENTE. Allora anzitutto, non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 413.

Capitolo 414. Costruzione in stazione di Domodossola o d'Iselle dei locali ed alloggi da porsi a disposizione delle amministrazioni svizzere e impianto del servizio di trazione nella stazione d'Iselle (Legge 8 luglio 1903, n. 310), lire 466,668.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Falcioni.

FALCIONI. Poichè ho inteso la raccomandazione dell'onorevole Rubini, il quale aveva chiesto al ministro se siano a sua conoscenza le cause determinanti il ritardo della galleria del Sempione; e poichè io alla mia volta ho letto quei telegrammi, in cui si parla del rivestimento di parte della seconda galleria, ritengo (è una mia convinzione personale) che questa non possa essere la vera ragione; inquantochè la seconda galleria non ha niente a che fare col tunnel del Sempione che si deve aprire, intanto, fino a quando sarà compiuta la seconda, con una galleria sola. Ma la vera ragione del ritardo di questi lavori (credo di poterla dire alla Camera, perchè interessa interamente il paese) è determinata dal fatto che grandissima parte degli operai, che erano addetti ai lavori del Sempione, hanno sfollato appunto perchè il lavoro volge al termine, e preferiscono andare in altre località dove si iniziano altri lavori, come in Svizzera, per esempio, ed abbandonano i lavori del Sempione.

L'impresa Brandau ha fatto vivissima istanza a tutti i corpi, specialmente alle Camere di commercio di tutta Italia, perchè mandino operai al Sempione. E questa

raccomandazione io, a mezzo dei miei egregi colleghi, vorrei pure rivolgere perchè gli operai minatori vadano al Sempione, dove troveranno una paga elevata ed anche le spese del viaggio pagate.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Assumerò informazioni e, se sarà necessario, le comunicherò alla Camera.

PRESIDENTE. Così rimane approvato il capitolo 414.

Capitolo 415. Sovvenzioni riguardanti le ferrovie complementari da concedersi all'industria privata ai sensi dell'articolo 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506. (Articolo 6 della legge stessa, *per memoria*.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Devo fare una brevissima dichiarazione in nome dei colleghi appartenenti alle regioni del Piemonte e della Liguria occidentale. Essi avrebbero creduto loro dovere di sollevare, in occasione di questo capitolo, diverse questioni attinenti alla necessità del completamento e della integrazione della rete ferroviaria delle regioni stesse; ed avrebbero creduto questo tanto più necessario, inquantochè recenti deliberazioni di corpi morali, e specialmente delle provincie e dei comuni piemontesi e liguri, hanno aperta la via a nuove proposte, rese opportune ed indispensabili dall'espansione del traffico e delle industrie di quella regione.

Però questi nostri colleghi hanno riflettuto che è prossima alla Camera la discussione, perchè è imminente la presentazione della relazione sul nuovo progetto sulle ferrovie complementari; ed hanno creduto che quella discussione sarà sede più acconcia per esporre questi bisogni non solo, ma per chiedere al Governo quei provvedimenti di integrazione, che sono resi necessari (e il ministro dei lavori pubblici lo sa) dalle difficoltà tecniche gravissime particolari di talune linee da lungo tempo riconosciute importanti e necessarie, ma tali che colla misura dei sussidi attuali, per le condizioni dei luoghi attraversati, non sarà mai possibile di costruirle, nonostante i maggiori sacrifici degli enti locali.

Valga pertanto questa dichiarazione a mettere sull'avviso l'onorevole ministro riguardo alla necessità di preparare le opportune risoluzioni, ed di proporle in occasione di questa prossima discussione, dando in proposito quei precisi affidamenti, che abbiamo diritto di attenderci dal Governo. (*Benissimo!*)

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori*

pubblici. Sarò agli ordini della Camera, come è mio dovere.

PRESIDENTE. Rimane approvato il capitolo 415.

Capitolo 416. Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Termini (Legge 24 dicembre 1903, n. 501), lire 1,200,000.

Capitolo 417. Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (Articolo 1, lettera l, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 1,000,000.

Capitolo 418. 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 (Articolo 1, lettera m, della legge 30 giugno 1904, n. 293), lire 1,000,000.

Categoria III. — *Movimento di capitali — Anticipazioni a provincie e comuni.* —

Capitolo 419. Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere — Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56 (*Spesa ripartita*), lire 212,500.

Categoria IV. — *Partite di giro* — Capitolo 420. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 371,911.01.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

COTTAFAVI. Quando si discusse il bilancio nei decorsi anni si notò sempre come ci fosse un aumento progressivo nella spesa per questi affitti, e si fece notare che era per lo meno strano che il Ministero, che si intitola dei lavori pubblici, non intraprendesse i lavori necessari per poter collocare definitivamente e con un po' di decoro le proprie amministrazioni.

Ora nel bilancio precedente ci fu un aumento di 44 mila lire per affitti; quest'anno c'è un aumento di 1000 lire appena; ma non si sa poi quale aumento potrà esser portato in avvenire in causa degli affitti dei locali per le direzioni compartimentali e quella generale delle ferrovie.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Quella spesa graverà sul bilancio dell'esercizio di Stato, non sul bilancio dei lavori pubblici.

COTTAFAVI. Va bene; ma saranno sempre nuovi affitti che dovremo pagare per conto di aziende dello Stato.

Ora io pregherei il ministro di prendere in esame questa questione, e di vedere se non sia di maggiore convenienza per lo Stato risparmiare questa somma per affitti e affrontare la questione definitivamente, erigendo quei fabbricati che crede necessari alla sua gestione.

Questa è una raccomandazione, che si fa in tutte le discussioni dei bilanci. Un collega poco fa diceva che nel bilancio si legge continuamente *per memoria* in certi capitoli, e che ciò finisce col tempo per produrre un effetto che sorpassa il significato delle parole. Prego l'onorevole ministro di fare in modo che anche quest'anno non ci sia uno dei soliti *per memoria* in tale argomento, ma che effettivamente si considerino le conseguenze di tutto questo.

Noi ogni anno, quando discutiamo il bilancio portiamo qui desideri e voti. Tutti i ministri promettono che questi voti saranno presi in considerazione: intanto si avverano sempre aumenti piccoli, ma successivi, di cifre che dovrebbero sparire. Ritengo però che l'onorevole ministro prenderà a cuore la questione, e vorrà far sì che queste parole *affitti di locali*, se non possono sparire da tutti i bilanci, spariscano almeno definitivamente da quello dei lavori pubblici.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono convinto che se invece di mettere le nostre amministrazioni in vecchi edifici che ci costarono e costano molto per restauri, e che sono trasformati in veri cantieri dove si hanno tutto l'anno muratori e ponti all'esterno e all'interno, si fossero fatte nuove costruzioni ad uso dei Ministeri, questi sarebbero collocati molto meglio e non si avrebbero le spese per affitti di nuovi locali. Anche facendo ora queste costruzioni, invece di aver tanti locali in affitto, io credo che in fondo il Governo verrebbe a risparmiare. (*Bene! Bravo!*)

Ed io rispondo volentieri sopra a questo punto all'onorevole Cottafavi, anche perchè quando si parlò della creazione della nuova direzione delle ferrovie di Stato, si fecero offerte di edifizî per la sua sede. Corsero persino sui giornali voci non troppo benevole per l'Amministrazione, perchè si era rifiutata di prendere in affitto grossi locali che le erano stati offerti. Ora noi abbiamo fatto una installazione provvisoria, perchè

è intendimento della nuova direzione delle ferrovie, appena sia possibile, di provvedere alla costruzione di un apposito edificio per la sede dei propri uffici. (*Benissimo!*)

Io sono lieto di aver fatto questa dichiarazione alla Camera e ringrazio l'onorevole Cottafavi di avermene offerta occasione.

PRESIDENTE. Resta così approvato il capitolo 420.

Capitolo 421. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195), lire 11,525,727.05.

RIASSUNTO PER TITOLI. — TITOLO I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1,312,000.

Debito vitalizio, lire 2,143,000.

Genio civile, lire 4,356,000.

Strade, lire 5,989,350.

Acque — Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 7,347,050.

Bonifiche, lire 204,400.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 1,324,760.

Tramvie, lire 14,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 504,340.

Opere in Roma, lire 10,677,500.

Opere varie, lire 966,190.

Strade:

Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000, lire 37,000.

Lavori per sistemazione e miglioramento, lire 700,000.

Riparazioni straordinarie, lire 280,000.

Costruzioni, lire 3,820,000.

Sussidi straordinari, lire 1,925,000.

Acque, lire 2,285,000.

Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, lire 1400,000.

Spese comuni ad acque e strade, lire 1,790,000.

Bonifiche, lire 10,034,657.14.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 337,500.

Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele, lire 3,100,000.

Opere nella provincia di Basilicata, lire 995,000.

Porti, spiagge, fari e fanali, lire 8,223,000.

Strade ferrate, lire 895,300.

Assegnazione per un fondo di riserva, lire 2,908,345.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 49,878,832.14.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate*, lire 9,728,668.

Categoria III. — *Movimento di capitali*, lire 212,500.

Totale del titolo II. (*Spesa straordinaria*), lire 59,820,000.14.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 89,254,410.14.

Categoria VI. — *Partite di giro*, lire 11,897,638.06.

RIASSUNTO PER CATEGORIE. — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 79,313,242.14.

Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 9,728,668.

Categoria III. — Movimento di capitali (*Parte straordinaria*), lire 212,500.

Totale spese reali, lire 89,254,410.14.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 11,897,638.06.

Totale generale, lire 101,152,048.20.

Passiamo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1905 al 30 giugno 1906, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dai capitoli nn. 63, 64, 378, 379, 380 e 382 ai capitoli nn. 1, 2, 19, 20 e da 74 a 79 le somme corrispondenti agli stipendi, assegni e indennità dei funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, i quali, non trovando collocamento nell'Amministrazione delle ferrovie di Stato con l'unificazione di cui all'articolo 22 della legge 22 aprile 1905, n. 137, saranno iscritti nei ruoli dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Corpo reale del Genio civile, nei limiti della spesa già iscritta in bilancio e delle esigenze dei servizi che saranno riordinati, restando soppresso il Regio Ispettorato generale delle strade ferrate.

Di quest'articolo l'onorevole De Seta propone la soppressione.

(Non è presente).

Non essendo presente, s'intende che rinuncia alla sua proposta.

L'onorevole Ciappi ha la seguente proposta:

Alle parole: « i quali, non trovando collocamento nell'amministrazione delle ferrovie di Stato con l'unificazione di cui all'articolo 22 della legge 22 aprile 1905, n. 137 », saranno sostituite le seguenti: « i quali, in seguito alla sistemazione dei servizi, venissero con loro consenso ».

(Non è presente).

Anche l'onorevole Ciappi s'intende che rinuncia alla sua proposta.

Metto ora a partito l'articolo 2 così come è stato proposto.

(È approvato).

Questo bilancio dei lavori pubblici sarà votato a scrutinio segreto in seduta pomeridiana.

Discussione del disegno di legge: Agevolezze ai comuni o alle provincie che deliberano la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha chiesto di parlare: ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Pregherei la Camera di voler discutere un disegno di legge, che è della massima urgenza: quello per agevolare ai comuni ed alle provincie che deliberano la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari.

PRESIDENTE. Procederemo dunque alla discussione di questo disegno di legge. L'onorevole ministro accetta il disegno della Commissione?

CARCANO, *ministro del tesoro*. Accetto.

PRESIDENTE. Si dia lettura del disegno di legge. (V. Stampato n. 141-A).

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sesia. (Non è presente).

Perde l'iscrizione.

ROCCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO. È impossibile discutere una questione che ha tanta importanza per i comuni e per le provincie, in un modo così fugace, quando siamo al momento di dover sciogliere la seduta. Quindi pregherei di rimandare questa discussione ad altra seduta.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Intende parlare contro?

ROCCO MARCO. Ho alcune osservazioni da fare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Le faccia.

ROCCO MARCO. Se la Camera vuole... Ma scusi, è l'ora consuetudinaria in cui termina la seduta.

PRESIDENTE. Ci sono anche altri iscritti; c'è anche l'onorevole De Nava...

DE NAVA. Per conto mio non ho che una sola parola da dire; onde io non intralcerò in alcun modo la discussione.

CARCANO, *ministro del tesoro*. A quest'ora l'onorevole Rocco avrebbe potuto dire tante cose; non so perchè non parli...

PRESIDENTE. Di fronte a queste osservazioni, io interrogherò la Camera... L'onorevole Alessio ha chiesto di parlare?

ALESSIO. Io avevo domandato di parlare per chiedere il differimento di questa discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BOVI, *relatore*. La discussione di questo disegno di legge è della massima urgenza.

Col 18 corrente mese viene a scadere il terzo bimestre per il pagamento delle imposte e sovrainposte, ed urge regolare il problema, che, con lo stesso disegno di legge, si vuole risolvere, circa gli abbuoni delle sovrainposte nei casi d'infortuni straordinari.

Questa risoluzione è necessarissima, sia perchè con questo disegno di legge si provvede a regolare tale istituto degli abbuoni in modo definitivo, sia perchè gli abbuoni, giustamente reclamati nei casi d'infortuni straordinari, in questo momento si connettono alla sospensione della riscossione delle sovrainposte, che il Ministero, per gli ultimi gravi infortuni avvenuti nelle Calabrie, ha, in linea provvisoria, disposto per parecchi bimestri precedenti.

Il rimandare ancora la discussione e non provvedere subito significherebbe far rinascere l'agitazione fra quelle popolazioni, che, dopo le promesse del Governo di un provvedimento legislativo, si sono mantenute calme.

Per queste ragioni prego la Camera di volerlo discutere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

DE NAVA. Prego gli onorevoli Alessio e Rocco Marco di non insistere nella domanda di differimento della discussione.

Comprendo che questo disegno di legge potrebbe dar luogo ad una larga discussione, qualora si volesse sostituire un metodo nuovo a quello adottato dal Governo; ma, se si

tratta soltanto di fare osservazioni su quello adottato dal Ministero, la discussione potrà essere molto breve.

Per questa ragione, ed essendo urgente il provvedere, prego gli onorevoli colleghi, che si sono opposti, di voler permettere che questo disegno di legge venga discusso in questo scorcio di seduta.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, essendoci una proposta di differimento, domando anzitutto all'onorevole Alessio se insista...

ALESSIO. Io non credo serio che la Camera discuta ora un argomento di quest'importanza. Se nessuno fosse iscritto a parlare si potrebbe passare oltre, ma in queste condizioni non è possibile. Fare diversamente significa rendere poco seria la funzione legislativa.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Una semplice dichiarazione. La Camera poi deciderà nella sua saggezza.

Al Governo preme di dichiarare che la sua responsabilità è al coperto. Questo disegno fu presentato fino dal 28 febbraio, e deve essere approvato prima della scadenza bimestrale pel pagamento delle imposte, scadenza che va sino al 18, ma che, come tutti sanno, comincia coll'11 corrente.

Il Governo ha fatto il suo dovere. Io rinnovo la preghiera di voler discutere subito questo disegno di legge. La Camera decida come crede.

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Mi associo alla proposta dell'onorevole Alessio, e contemporaneamente propongo che questo disegno di legge sia rimesso al principio della seduta pomeridiana.

PRESIDENTE. È impossibile. L'ordine del giorno della seduta pomeridiana è già stabilito.

Pongo a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Alessio.

(Non è approvata).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocco.

ROCCO. Sarò telegrafico. Questo disegno di legge fu proposto per soddisfare il desiderio espresso da molti colleghi, che si faccia qualche cosa per sgravare i contribuenti, in caso di infortuni che diminuiscano o distruggano il reddito. Questo era lo spirito informatore delle domande di coloro, che

avevano richiamato l'attenzione del Governo su questo argomento.

Ora che cosa è accaduto? Invece di guardare la questione dal punto di vista dello sgravio dei contribuenti, la si è guardata dal punto di vista dei modi come le provincie ed i comuni potranno fare debiti nel caso di concessione di abbuoni. Se questo disegno di legge sarà approvato, con che cosa torneremo noi nelle nostre regioni, nelle quali, in forza di antichi editti, esiste il diritto all'abbuono della quota erariale? Che cosa offiremo ai contribuenti? Soltanto ciò che è contenuto nell'articolo primo, cioè la facoltà ai comuni ed alle provincie di poter condonare la quota di sovrimposta. Ma chi potrebbe negare che anche oggi tale facoltà esista? L'articolo primo della legge non ha quindi nessun valore, poichè dà una facoltà, che già si esercita in molti comuni ed in molte provincie. Ben diverso sarebbe il caso se la legge riconoscesse ai contribuenti il diritto allo sgravio della sovrimposta, che non è se non un accessorio della imposta erariale; sgravio che sarebbe legittimo, una volta che con gli infortuni vien meno il fondamento tanto dell'imposta quanto dei suoi accessori, cioè il reddito.

Invece con questo disegno di legge, mentre si riconosce che il reddito vien meno, che la quota erariale è condonata, si dice solo che i comuni *potranno*, e non che *dovranno* condonare la sovrimposta. Così vedremo i contribuenti fare ai pugn per forzare le amministrazioni locali ad esercitare questa facoltà.

Per tutte queste ragioni in seno alla Commissione sorse il concetto che questa legge dovesse essere considerata nei rapporti dei contribuenti, anzichè nei rapporti dei comuni e delle provincie; e fu espresso il desiderio che la facoltà, contenuta nell'articolo primo, di condonare la sovrimposta diventasse, invece, un obbligo per i comuni e per le provincie, quando lo Stato avesse riconosciuto l'obbligo dell'abbuono della quota erariale.

Questo concetto fu accolto con favore dalla Commissione, perchè apparve chiaro che, se veniva meno il reddito, il contribuente non poteva essere obbligato a pagare l'imposta. Nè vale il dire che gli editti, da cui emanano i diritti all'abbuono dell'imposta e della sovrimposta erariale, non parlarono di questo accessorio; perchè tutti sanno che in antico la felicità delle sovrimposte non esisteva. Sorgeva dunque la necessità di dichiarare per legge se anche i comuni

e le provincie avessero avuto l'obbligo di condonare la sovrimposta, quando lo Stato avesse riconosciuto la facoltà dell'abbuono. Su di questo fu chiesta dalla Commissione ai ministri competenti una risposta. I ministri risposero che il Governo non poteva obbligare gli enti locali, ma occorreva che questi avessero deliberato facoltativamente. Dicevano ancora i ministri: in tanto noi non possiamo obbligare, in quanto non possiamo affatto considerare la sovrimposta come un accessorio dell'imposta principale.

In questo modo la risposta dei ministri competenti viene a risolvere anche un grave quesito di legislazione, perchè viene a definire che cosa sia la sovrimposta comunale e provinciale. Secondo i ministri essa non è un accessorio dell'imposta erariale mentre da tutti è stato riconosciuto... (*Cenni di diniego del ministro del tesoro*) ...che la sovrimposta comunale e provinciale è un accessorio della erariale; in quanto che, se il fondamento dell'imposta, cioè il reddito, è unico, le conseguenze devono essere uguali. Noti la Camera che la questione è stata portata innanzi ai tribunali, e che vi sono sentenze, le quali in casi simili hanno dichiarato che, ove lo Stato avesse accordato l'abbuono dell'imposta principale, anche le provincie e i comuni avrebbero avuto l'obbligo di accordare il rimborso. Per brevità non ricorderò alla Camera queste sentenze; ma i ministri, se vogliono, possono consultarle. Di fronte a questa condizione di cose l'affermare che nei casi di infortunio riconosciuto non sia un diritto del contribuente di avere lo sgravio della sovrimposta, mi pare enorme.

Perciò prego i ministri competenti di voler trovare il modo di risolvere questa questione. Diversamente la legge non riguarda altro, che il modo di far debiti. Si dichiara che le provincie e i comuni, quando vogliono far debiti, potranno avere il danaro dalla Cassa depositi e prestiti, non essendo chiaramente detto nelle leggi fondamentali, che regolano la Cassa depositi e prestiti, se anche in questi casi possano i prestiti essere consentiti. Tutta questa legge, qualora le sia tolto il carattere di sgravio per i contribuenti, non si riduce dunque ad altro che ad una facoltà maggiore di far debiti per gli enti interessati. Ora, poichè mi pare che ciò non debba in questo momento interessare il Parlamento, perciò spero che i ministri vorranno trovar modo di dare alla legge un contenuto più utile e più pratico di quello che presentemente non abbia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

DE NAVA. Farò una semplice dichiarazione. Ho svolto qualche mese fa una interpellanza su questa questione. Il desiderio mio era, ed è sempre, quello che si provveda in modo organico a questo problema. Ma mi permetta l'onorevole ministro, che pur ringrazio di aver presentata la legge, di dirgli, e credo di non dire cosa inesatta, che il presente disegno di legge non risolve in modo organico la questione, perchè in sostanza non fa altro che autorizzare gli enti locali a contrarre altri debiti. È chiaro che essi, dopo aver contratto nuovi debiti, si troveranno in peggiori condizioni, poichè dovranno pagarli. Evidentemente questa legge è un espediente momentaneo, non una riforma. Svolgendo l'interpellanza qualche mese fa, io avevo pregato il ministro delle finanze di dire se avesse intenzione di presentare un disegno organico di riforma tributaria, in cui fosse contemplata anche la questione delle sovraimposte, insieme con quella dei tributi locali.

Accennando appunto a questa riforma tributaria dicevo allora di aver sentito osservare che il disegno di riforma non contemplava che il dazio consumo. Cortesemente mi rispose il ministro, che non era così, e che intenzione del Governo era di presentare una generale riforma sui tributi locali.

Invece alcuni giorni fa il ministro delle finanze ha presentato un disegno concernente soltanto il dazio consumo, avvertendosi così la previsione che io facevo. Sono costretto quindi a rinnovare quella raccomandazione; e, poichè non sono troppo esigente, non faccio alcuna osservazione sul presente disegno di legge, augurandomi che sia vicino il giorno in cui la questione dei tributi locali sarà trattata lungamente dal Parlamento.

La situazione delle cose lo impone, e se non si ripara a tempo, andremo incontro a gravi conseguenze.

Queste sono le brevi dichiarazioni che dovevo fare. Ringrazio nuovamente il ministro per il provvedimento proposto; ma mi auguro che egli pure lo vorrà ritenere come un semplice espediente provvisorio e temporaneo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

ALESSIO. Io voleva fermare l'attenzione della Camera soltanto su questa questione: su chi ricadrà definitivamente il carico dei debiti fatti, quando non si potranno

pagare dai comuni per le deficienze derivanti da queste sovrimeposte? L'onorevole ministro delle finanze ha osservato che ognuno di noi deve assumere le responsabilità della sua posizione; ed io osservo che il carico di questi prestiti ricadrà sulla Cassa di depositi e prestiti. Sarà la Cassa dei depositi e prestiti quella che farà i mutui a quei comuni, che non avranno i mezzi necessari per provvedere alle spese obbligatorie. Ora perchè noi dobbiamo far sempre ricadere sulla Cassa dei depositi e prestiti tutte l'eventualità non solo dei pericoli a cui va incontro lo Stato, ma anche di quelli che derivano dalle condizioni difficili in cui si trovano le provincie e i comuni? Non faccio che presentare questo tema. Perchè se dobbiamo fare qui, in qualche modo, la parte di Cassandra, ci si consenta almeno che ciascuno assuma le proprie responsabilità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valentino.

VALENTINO. Desidero fare una sola dichiarazione. Quando si discusse quella interpellanza, a cui accennava l'onorevole De Nava poco prima, noi eravamo in presenza di una gravissima agitazione, che si era manifestata in molte provincie, agitazione che fu calmata in parte con la promessa del Governo di presentare una legge. Veramente il modo, col quale si faceva questa promessa, lasciava sperare più di quello, che ora si è verificato. In sostanza si tratta di questo: date le difficoltà della situazione, si concede ai comuni una dilazione di alcuni anni; ma essi debbono pagare il capitale, le spese e gl'interessi. Ora, se non mi sbaglio, questo è il trattamento che si concede anche ai più disgraziati debitori. Ad ogni modo, poichè questo provvedimento ha il carattere di un espediente momentaneo, dichiaro di approvarlo come tale. Ma torno a ripetere ciò che dissi nello svolgimento di quella interpellanza: quelle nostre provincie versano in condizioni speciali, degne di considerazione, di studio e di provvedimenti speciali. Ed io non spero molte concessioni, ma solamente spero che un giorno o l'altro quelle condizioni peculiari, a cui accenno, abbiano almeno l'onore di essere esaurientemente discusse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BOVI, relatore. Sarò brevissimo, attesa l'ora, e non dirò che poche parole, in risposta a quanto disse l'egregio collega, l'onorevole Rocco Marco.

Egli osserva che la disposizione contenuta nell'articolo 1 del presente disegno di legge avrebbe dovuto fare obbligo ai comuni ed alle provincie di concedere gli abbuoni delle sovrimeposte in caso d'infortuni straordinari, non già mettere a loro facoltà di farli o no, imperocchè, egli dice, questa facoltà gli enti medesimi l'hanno già, e non vi sarebbe stata necessità del presente disegno di legge, a prescindere che verrebbe meno il concetto che, mancando il reddito imponibile, viene meno la base giuridica delle imposte.

Io non ripeterò alla Camera quanto ho avuto l'onore di svolgere sull'argomento nella mia relazione: mi limiterò di osservare all'onorevole Rocco Marco e di sottomettere alla Camera che, anzitutto, non è esatto quanto egli afferma, cioè che i comuni e le provincie abbiano già facoltà di disporre circa l'abbuono delle sovrimeposte nei casi d'infortuni straordinari, nessuna legge essendovi che regoli questo istituto.

Se pure l'avessero, faccio osservare che mai potrebbero esercitarlo, perchè, nella maggior parte dei casi, le sovrimeposte trovansi dagli stessi enti, comuni e provincie, vincolate e delegate alla Cassa depositi e prestiti.

Sarà soltanto possibile, quindi, la concessione degli abbuoni di sovrimeposta da parte loro, ora che vien provveduto da questo disegno di legge, il quale, mentre ammette e regola gli sgravi relativi a favore dei contribuenti, provvede ai mezzi necessari per metterli in grado i comuni e le provincie di poterli fare, con le dilazioni e l'autorizzazione di prestiti, di cui agli articoli 3 e 4 (testo della Commissione), anche per far fronte alle deficienze, che per tali abbuoni vengono ai loro bilanci.

In astratto, teoricamente cioè, è esatto quanto dice l'onorevole Rocco Marco circa l'obbligo che avrebbero gli enti ad abbonare le sovrimeposte, che non possono sussistere, venendo meno il reddito, che è la base dell'imposta, ciò che io sostenni chiaramente nella mia relazione; ma, esaminando il provvedimento dal lato dell'opportunità nelle contingenze dei comuni e delle provincie, è da osservare che i loro bilanci hanno quasi unico fondamento nelle sovrimeposte, e che, venendo queste in modo assoluto a mancare per gli abbuoni, si verrebbe alla conseguenza che, mentre si abbuonerebbe la sovrimeposta al contribuente, si menomerebbe o distruggerebbe la potenzialità finanziaria dei

comuni e delle provincie, cioè la loro esistenza.

È conveniente, per queste ragioni, cedere al concetto di lasciare alla loro facoltà, e secondo l'esigenza e la potenzialità dei loro bilanci, gli abbuoni, di cui si discute, e non imporre l'obbligo assoluto ed incondizionato di farli.

L'onorevole Rocco Marco dovrebbe poi aver fiducia nei rappresentanti locali, che sono eletti dagli stessi contribuenti e debitori delle sovraimposte.

La Camera, secondo il mio modestissimo avviso, non potrà non conciliare, come nel disegno di legge proposto, il diritto del contribuente con le condizioni economiche e finanziarie degli enti comuni e provincie ed approvare il concetto espresso nell'articolo 1 del disegno di legge.

Non mi tratterò in merito alle altre disposizioni, per non infastidire la Camera e perchè, per altro, non sono state fatte osservazioni in contrario.

In quanto ai desiderî espressi dall'egregio amico, l'onorevole De Nava, non ho che ad associarmi a lui; ma devo fare riflettere che, senza una riforma organica tributaria, non è possibile provvedere. Mi auguro che questa riforma sia presto fatta.

Intanto è urgentissimo approvare questo disegno di legge che, comunque si voglia considerare un espediente, è necessario ed utile: necessario, perchè i comuni e le provincie, che trovansi di avere sospesa ed abbuonata la sovraimposta, non potrebbero provvedere definitivamente agli abbuoni e rimborsi relativi, senza la dilazione ed i prestiti di cui agli articoli 3 e 4 del disegno di legge (testo della Commissione): indubbiamente utile per i contribuenti, i quali potranno così avere sgravate le sovraimposte non dovute, e per gli enti locali ancora, perchè, per le sovraimposte delegate alla Cassa depositi e prestiti e scadute, la dilazione di sessanta bimestralità è di una non certo trascurabile importanza.

Dopo ciò non ho che a raccomandare alla Camera l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Non ho difficoltà di riconoscere con l'onorevole De Nava, con l'onorevole Valentino, ed anche col relatore, onorevole Bovi, che il presente disegno di legge non risolve tutti i diversi e complessi aspetti di una questione così ardua ed irta di difficoltà come questa, che richiama l'intero problema della

finanza locale; ma non per ciò il disegno di legge deve dirsi nullo, o quasi nullo, come ha dichiarato l'onorevole Rocco Marco.

In verità, il disegno di legge ha una prima e grande ragione d'essere: quella di risolvere una vecchia questione, che ha travagliato l'amministrazione centrale ed anche le amministrazioni locali: cioè se per il fatto dell'abbuono concesso dallo Stato, ai sensi delle disposizioni speciali di alcune parti del Regno, si dovesse ritenere obbligatoriamente anche abbuonata la sovraimposta.

Vi erano dubbi e contrasti di interpretazione, e qualche volta si è andati anche innanzi ai Tribunali, come ha ricordato l'onorevole Rocco Marco. Le sentenze, che egli ha citate, le conosciamo anche noi; e sappiamo come sull'argomento siasi anche pronunziato il Consiglio di Stato. Ma è anche vero che da parecchi anni a questa parte si è venuta affermando (non in modo legislativo, perchè mai il Parlamento non si è occupato della materia, ma per costante consuetudine dell'amministrazione) si è venuto affermando, dico, il principio che oggi traduciamo in legge, quello, cioè, che quando l'amministrazione dello Stato creda di abbonare l'imposta, non per ciò obbligatoriamente si debbano abbonare le sovraimposte, le quali bensì possano, per fatto proprio, dagli enti locali interessati essere abbuonate. Ora il dichiarare ciò per legge, togliendo occasione a dubbi e contrasti, creda pure, onorevole collega, che è già un beneficio non ispregevole.

Ma non a questo solo si riduce l'importanza della presente legge; perchè si occupa anche di dare, in quanto sia possibile, agli enti locali, i mezzi con cui provvedere ai vuoti del loro bilancio nel caso in cui si vogliono valere della facoltà di sospendere prima, e di abbonare poi, le sovraimposte. Sono mezzi facoltativi, lo riconosco; ma, appunto perchè si tratta di finanze locali, lo Stato fa già molto, quando, oltre al consiglio, perge l'aiuto, sia pure in modo facoltativo. Ma non può pretendersi che lo Stato assuma l'obbligo, in tema di finanza locale, di sopportare il peso di provvedimenti, che sono di esclusiva spettanza degli enti locali.

E qui la migliore risposta, che io possa dare all'onorevole Alessio, è quella di metterlo in confronto con l'onorevole Rocco Marco.

L'onorevole Alessio, facendo volentieri (la parola è sua) da Cassandra, dice: ma

in fin dei conti pagherà la Cassa depositi e prestiti! No, onorevole collega: non pagherà niente. E che non paghi niente glielo ha detto, in sostanza dolendosi, l'onorevole Rocco Marco; e glielo hanno detto gli altri colleghi, che si sono doluti essi pure che il Governo non faccia altro se non autorizzare mutui con la Cassa depositi e prestiti, serbandosi tutte quelle condizioni e garanzie, che sono abituali a questa Cassa depositi e prestiti, la cui solidità è vanto dell'amministrazione italiana, e che nessun ministro del tesoro, nessun Governo, nessun Parlamento, mai penserà di scuotere.

Questa legge è un complesso di agevolazioni, date, diciamo così, per espediente. Sia pure; ma non può essere altra cosa che questa, dal momento che non si tratta dello Stato, ma dei comuni. E qui viene la tesi principale invocata dall'onorevole Rocco Marco, che, cioè, la sovrimposta non sia altro se non un accessorio dell'imposta erariale; tesi che io contrasto, non certo con quella giovanile vivacità, che il collega del Tesoro ha usato interrompendo l'onorevole Rocco, ma con quella maggior calma che i nostri reciproci rapporti di età ci impongono (*Ilarità*), e con quella brevità che ci è imposta dall'ora tarda.

E dirò all'onorevole Rocco Marco che non si può sostenere che, in via di fatto, per la loro funzione economica e finanziaria, le sovraimposte siano accessorie dell'imposta erariale. Se sotto un certo riguardo ideale e logico, se anche sotto il riguardo originario della identità di materia, si può sostenere una simile tesi, è facile obiettare ch'essa non ha se non un valore meramente dialettico.

Quando si riflette alla grande importanza che hanno le sovraimposte, le quali in molti luoghi superano la stessa imposta principale; e quando si riflette ch'esse sono il nerbo dei bilanci comunali, che anzi per le provincie sono il quasi esclusivo retaggio dei bilanci medesimi; quando si riflette a tutto ciò, onorevole collega, come può sostenersi che l'imposta fondiaria, la quale è ormai, nel complesso del bilancio dello Stato, una semplice piccola frazione, debba essere trattata con gli stessi criteri nei bilanci locali, dove rappresenta la parte più copiosa e cospicua dei redditi complessivi?

Noi possiamo abbonare le imposte nel bilancio dello Stato, senza risentirne conseguenze, tanto più che poi le reimponiamo. (*Interruzioni*).

Ora come farebbe ella a reimporre le

sovraimposte, fuori dei confini dei comuni? Del resto, per l'imposta erariale, ancorchè non l'abbonassimo (come accade nel nuovo catasto) abbiamo sempre, nel bilancio dello Stato tale e tanta elasticità di compensi, che possiamo non preoccuparcene; ma quando le abboniamo per i comuni e le provincie, allora sorge il problema di dare nuovi mezzi di sussistenza a questi enti locali.

Ecco dunque come, anche sotto il riguardo logico, la sua tesi, onorevole Rocco, è per lo meno inesatta. Ma ho dichiarato dianzi che ciascuno assume la responsabilità dell'opera propria; epperò, avendo già altra volta in questa Camera ampiamente discusso questa questione, non voglio ripetere, assumendomi con ciò la responsabilità di far ritardare questa legge, la cui approvazione ho sollecitata io stesso. (*Bravo!*)

Ringrazio tutti gli oratori, che dal più al meno si sono mostrati, non per ragioni principali, ma per ragioni accessorie, con entusiasmo maggiore o minore, favorevoli. Dico soltanto all'onorevole De Nava che quando io gli dichiarai, nel mese di febbraio, che nel mio disegno di riforma dei tributi locali avrei compreso molti altri argomenti, oltre quello del dazio consumo, lo dichiarai perchè di ciò ero sicuro moralmente ed anche materialmente. Se ella mi facesse l'onore di favorire al Ministero, le potrei far vedere il disegno di legge, che da più tempo ho pronto per presentare alla Camera. Ma dopo la crisi ministeriale del marzo, dopo la formazione del nuovo Ministero, dopo gli avvenimenti che si sono avverati e che sono a tutti noti, chi avrebbe osato di venire alla Camera, in maggio, a presentare una completa e complessa riforma dei tributi locali? Ella che, voglio sperare, mi ritiene persona dotata non di molta intelligenza, ma di una qualche serietà, non poteva certamente pretendere tanto da me!

Questa è la ragione per cui ho presentato, non un disegno di legge di indole più generale, ma quello solo che, per me, rappresenta l'adempimento di uno stretto dovere, in vista del termine che scade, in ordine ai canoni del dazio di consumo. A novembre presenterò il resto. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge.

Passiamo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Nei compartimenti catastali nei quali, secondo le norme in essi vigenti, sia già stato riconosciuto in caso d'infortuni straordinari il diritto alla sospensione ed allo abbuono dell'imposta erariale sui terreni, potranno le provincie ed i comuni concedere ai danneggiati lo sgravio delle rispettive sovrimposte nella stessa misura proporzionale stabilita nella verifica agli effetti dell'abbuono dell'imposta erariale.

Durante le pratiche per la liquidazione degli abbuoni i comuni e le provincie potranno acconsentire alla sospensione della riscossione delle rispettive sovrimposte.

Le stesse disposizioni si estendono anche a quelle provincie ove vige il nuovo catasto, a termini però e con le norme dell'articolo 38 della legge 1º marzo 1886, n. 3682.

(È approvato).

Art. 2.

Le imposte erariali e le sovrimposte provinciali e comunali messe in tolleranza o sospese e non comprese negli sgravi definitivi saranno ripartite in sei rate bimestrali uguali e pagate con quelle che andranno a scadere dopo la liquidazione degli sgravi suddetti.

(È approvato).

Art. 3.

Le quote delle sovrimposte abbuonate o sospese a termini dell'articolo 1, se trovansi vincolate verso la Cassa depositi e prestiti e verso la Sezione autonoma di credito comunale e provinciale a garanzia di mutui, saranno ripartite, col carico dei relativi interessi, in non più di sessanta rate bimestrali uguali e pagate con quelle che andranno a scadere a cominciare dall'anno successivo a quello del concesso sgravio.

(È approvato).

Art. 4.

Alle provincie ed ai comuni, ai quali, in conseguenza dell'esonero o della sospensione di cui all'articolo 1, venissero a mancare i mezzi necessari per provvedere alle spese obbligatorie, la Cassa depositi e prestiti è, per tale oggetto, autorizzata a concedere mutui alle condizioni stabilite dalle leggi di sua istituzione.

Per questi mutui sarà richiesto il parere della Commissione Reale per il credito comunale e provinciale, istituita con la legge 17 maggio 1900, n. 173.

DE NAVA. Domando di parlare sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE NAVA. Debbo chiedere un semplice chiarimento. Sebbene questo articolo quarto non presenti alcun dubbio, credo che l'onorevole ministro delle finanze non avrà difficoltà di dichiarare che, quando si tratti di comuni i quali già abbiano impegnata tutta la sovraimposta con regolari delegazioni e si trovino nella assoluta necessità di contrarre il nuovo prestito per riparare alla deficienza causata dagli abbuoni, abbiano diritto di avvalersi della disposizione, per la quale si può impegnare a favore della Cassa depositi anche il reddito del dazio consumo. Senza di ciò faremmo una legge che non potrebbe avere in molti casi pratica applicazione. Io sono convinto che l'articolo quarto si presti già a questa interpretazione, poichè l'articolo stesso richiama le leggi in vigore, e le dichiara applicabili ai nuovi prestiti. Ad ogni modo, una dichiarazione dell'onorevole ministro non sarà inopportuna in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. La risposta l'ha data lo stesso onorevole De Nava con le sue parole.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito questo articolo quarto ed ultimo.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Avverto la Camera che, essendosi prolungata la seduta fino alle dodici e mezza, la seduta pomeridiana comincerà alle 14.30.

La seduta termina alle ore 12.30.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 15 giugno 1905