

CXXXVI.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 28 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Disegni di legge:

Esercizio provvisorio di alcuni bilanci (<i>Approvazione</i>)	Pag. 4981
AGUGLIA	4981
Pagamento delle somme liquidate a favore delle Società ferroviarie (FERRARIS C.) (<i>Presentazione</i>).	4982
Ferrovie complementari (<i>Seguito della discussione</i>)	4983
DAL VERME	4995
DANEO	4992
FALCONI G.	5010
FILI-ASTOLFONE	4986
LUCCHINI L.	4983
MAJORANA G.	5004
MATTEUCCI	5002
ORIOLES	5014
PALA	5011
PELLERANO	4995
TURCO	4999
Giuramento dei deputati Auteri-Berretta e Lucifero A.	4982-91
Interrogazioni:	
Pretesi soprusi ai pellagrosi:	
CAMERA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4974
LANDUCCI	4975
MARSENGO-BASTIA (<i>sottosegretario di Stato</i>).	4975
SANARELLI	4975
Condizioni edilizie nella città di Roma:	
MARSENGO-BASTIA (<i>sottosegretario di Stato</i>).	4977
POZZI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4976
SANTINI	4977
Nubi/ragi e cicloni:	
ALBICINI	4980
CAMERA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	4978
COCCO-ORTU	4981
GAUDENZI	4980
GUCCI-BOSCHI	4981
MARSENGO-BASTIA (<i>sottosegretario di Stato</i>).	4978
MELLI	4979
POZZATO	4980
Piene del torrente Chiampo:	
DONATI	5018
POZZI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	5018

Osservazioni e proposte:

Interrogazioni:	
PRESIDENTE	Pag. 5018
Lavori parlamentari:	
ALBASINI	5019
BRUNIALTI	5019
CABRINI	5019
FORTIS (<i>presidente del Consiglio</i>)	5019
NUVOLONI	5019-20
PRESIDENTE	5019-20
SANTINI	5019
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Autorizzazione della spesa di lire 30,500 per l'acquisto di terreno in provincia di Salerno per la coltivazione indigena del tabacco (MARAINI C.)	4981
Rendiconti generali consuntivi per l'anno 1901-1902 e 1902-903 (SAPORITO)	4990
Stanziamento di un fondo straordinario pel museo nazionale di Napoli (COTTAFAVI)	4990
Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni (CALLAINI).	4990
Provvedimenti per la regia Biblioteca palatina di Parma (FAELLI).	4990
Verificazione di poteri (<i>Convalidazione</i>).	4981
Votazioni segrete (<i>Risultamento</i>):	
Provvedimenti a favore dei mutuatari dei crediti fondiari (in liquidazione) della Banca d'Italia e del Banco di Sicilia	4991
Provvedimenti a favore dei mutuatari del credito fondiario del Banco di Napoli e sistemazione dei rapporti del credito fondiario in liquidazione del Banco di Napoli	4991
Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) e a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle regie rappresentanze.	4991
Ricostruzione della casa demaniale in Terapia ad uso della regia Ambasciata in Costantinopoli	4991
Esercizio provvisorio di alcuni bilanci	4991
Modificazioni alla tariffa doganale e disposizioni sull'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati del caffè	5016
Pensione al personale operaio delle regie saline	5016
Provvedimenti sul dazio di consumo	5016
Costruzione di un edificio in Roma per la sede dell'amministrazione centrale delle Casse di risparmio postali	5016
Modificazione alla tabella organica del personale di quarta categoria (quadro 1º) dell'amministrazione delle poste e dei telegrafi	5016

La seduta comincia alle 14.30.

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della tornata pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi di giorni quattro, per motivi di famiglia, gli onorevoli Giuliani e Gavazzi.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Viene prima quella dell'onorevole Sanarelli diretta ai ministri dell'interno e delle finanze « per sapere se sia a loro conoscenza che il sindaco di Monte Santa Maria Tiberina ha ritirato a 71 famiglie coloniche di pellagrosi i libretti pel sale già rilasciati loro dalla competente Intendenza di finanza, e se intendano di provvedere per quel caso e di impedire i casi consimili col riformare l'articolo 47 del vigente regolamento 5 novembre 1903, togliendo l'obbligo del visto del sindaco sul certificato medico per ritirare i libretti del sale ».

A questa interrogazione si collega, per ragione di materia, quella rivolta dall'onorevole Landucci agli stessi ministri « per sapere se sia a loro conoscenza che, per ordine dell'Intendenza di finanza di Arezzo e su proposta del medico provinciale, furono ritirati i libretti pel sale già rilasciati a molte famiglie a causa della pellagra, e come intendano provvedere, onde ciò più non avvenga ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

CAMERA, *sottosegretario di Stato per le finanze*. All'onorevole Sanarelli io potrei dare una risposta molto breve, e cioè che, per disposizioni di legge e per disposizione anche del regolamento cui egli si riferisce del 5 novembre 1903, il Ministero delle finanze è spogliato di qualsiasi attribuzione nella distribuzione dei libretti del sale; ma sarebbe una risposta non degna delle funzioni importanti che compie il Ministero a proposito della distribuzione di questi libretti ai pellagrosi; perchè noi abbiamo il dovere di sapere come questo servizio proceda, anche quando siamo spogliati di questa attribuzione.

Ora noi abbiamo assunto notizie precise sull'argomento ed abbiamo assodato che si erano distribuiti 71 libretti in contraddizione delle disposizioni degli articoli 11 della legge 21 luglio 1902 e 31 del regolamento 5 novembre 1903.

L'articolo 11 dice e l'onorevole Sanarelli lo conosce benissimo: « La Giunta comunale forma e tiene in corrente l'elenco dei pellagrosi poveri ai quali le famiglie siano impotenti a procacciare l'alimentazione curativa.

« L'alimentazione curativa dei poveri malati di pellagra è obbligatoria.

L'articolo 31 poi del regolamento completa il concetto della legge e dice: « L'elenco dei pellagrosi poveri, anche nel periodo iniziale, è compilato e tenuto in corrente dalla Giunta municipale con la scorta delle indicazioni che ad essa sono fornite dai medici condotti, dall'ufficiale sanitario e dagli altri medici curanti ».

« L'elenco deve indicare il nome, il cognome, l'età, il sesso e la condizione dei pellagrosi e delle persone di famiglia che con loro convivono, e deve inoltre contenere un cenno sommario dei provvedimenti presi a riguardo di ciascun pellagroso ».

Ora che cosa è avvenuto? È avvenuto che nel comune di Monte Santa Maria Tiberina, questi 71 libretti si erano distribuiti, a famiglie che non erano contenute negli elenchi. Se l'onorevole Sanarelli vorrà dirmi che la distribuzione si è eseguita senza quella somma diligenza che è necessaria, a proposito di questo importante servizio io posso convenire con lui; ma se vorrà dirmi che il provvedimento a norma dell'articolo 11 della legge e a norma dell'articolo 31 del regolamento non si è eseguito con scrupolosa legalità, l'onorevole Sanarelli conterrà con me che, volendo sostenere una tesi come questa, non troverebbe argomenti adatti. L'onorevole Sanarelli forse non vorrà parlare del caso in specie. Almeno io penso che dal contesto della sua interrogazione debba dedursi un argomento come questo. L'onorevole Sanarelli vuol dire al ministro delle finanze: sentite il bisogno, in casi eccezionali, di modificare l'articolo 47 del vigente regolamento è fare in modo che risponda ad un bisogno urgente effettivo e reale? Ebbene quando io ho affermato che il ritiro dei libretti ha risposto a disposizioni tassative della legge e del regolamento, e non ho nessuna difficoltà di dichiarare che il ministro delle finanze esaminerà l'argomento con quella ponderazione che il pro-

blema stesso impone, io vengo a dirgli che il ministro non è alieno dal portare le modificazioni che rispondano ad un bisogno così urgente.

All'onorevole Landucci che ha fatto una interrogazione simile, dirò che se vuoi sapere se il ritiro sia avvenuto con tutte le formalità di legge, egli può dichiararsi soddisfatto della comunicazione di fatto che io in questo momento ho rivolto all'onorevole Sanarelli, perchè precisamente i 71 libretti sono stati ritirati, non essendo gli intestatari compresi in quell'elenco di cui parla l'articolo 11 della legge e l'articolo 31 del regolamento.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto il mio collega per le finanze.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanarelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SANARELLI. Onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, la versione che ella mi dà del fatto lamentevole che ha suggerito questa mia interrogazione, non corrisponde esattamente a quello che risulta a me.

Il fatto lamentato consiste in ciò, che nel comune di Monte Santa Maria Tiberina ci sono 132 pellagrosi accertati ufficialmente *de visu* dal medico provinciale fin dal 14 febbraio dell'anno corrente. E si tratta non di poveri, ma di poverissimi contadini che vivono di patate e di castagne, durante l'inverno, e di granturco durante le altre stagioni dell'anno. Ma almeno quel granturco fosse di buona qualità! Invece devo dire che, pochi giorni or sono, il medico provinciale ha ricevuto un campione di granturco guasto proveniente da un grande deposito che serve di alimentazione ad 80 famiglie coloniche. Ora io dico che, quando in un paese si mangia granturco guasto e ci sono pellagrosi, la legge sulla prevenzione della pellagra, che votammo due anni or sono, deve avere la più ampia, efficace e benefica applicazione.

Invece, due mesi or sono, accadde che le autorità comunali ritirarono a 71 pellagrosi i libretti che erano stati ad essi rilasciati dall'Intendenza di finanza, in seguito a certificato medico, giusta quanto è stabilito dal vigente regolamento. Ora il fatto è assai grave ed anche nuovo: perchè, in comuni vicini, dove sono pellagrosi, nes-

suna autorità comunale ha pensato a ritirare questi libretti.

Ella dice che ci sono abusi, e che si sono concessi libretti a pellagrosi non poveri. Ma, onorevole sottosegretario di Stato, io conosco come stanno le cose. Sa lei quali pellagrosi siano considerati non poveri? Quelli che pagano tre o quattro lire l'anno di imposta sui fabbricati, per abitare un povero, un miserabile tugurio di loro proprietà; sono ritenute famiglie pellagrose non povere quelle che hanno qualche congiunto all'ospedale per la cura della pellagra.

La verità vera è questa, onorevole sottosegretario: che il sale, in qualche comune, si cerca di toglierlo ai pellagrosi, per non compromettere le finanze del comune stesso (che sono poi quelle dei grossi contribuenti) con gli oneri imposti per l'applicazione della legge sulla pellagra, come l'alimentazione sanitaria, il cambio del granturco guasto gli essiccatoi, l'assistenza medica, ecc.

Ad ogni modo, dal momento che l'onorevole sottosegretario non è alieno dall'accogliere qualche mia raccomandazione, gli faccio la raccomandazione seguente. Poichè abusi si sono commessi, e si possono ancora commettere in altri comuni, per quella inutile formalità aggiunta al regolamento della pellagra, cioè per il visto delle autorità comunali, che deve accertare la povertà del pellagroso, quasi che gli ufficiali sanitari (che in fondo sono ufficiali pubblici), potessero rilasciare abusivamente dei certificati di questo genere a pellegrosi ricchi — cosa scientificamente e praticamente assurda — così sarebbe opportuno riformare il regolamento stesso nel senso di sottrarre alle autorità comunali qualsiasi ingerenza in questioni di questa natura. In Italia facciamo poche leggi buone; ma quando per buona sorte ne possiamo utilizzare qualcuna come questa, non permettiamo che essa venga denaturata dalle autorità che dovrebbero essere le prime a curarne la retta applicazione. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Landucci ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

LANDUCCI. Il mio discorso, che si riassume nel dichiararmi soddisfatto della risposta del sottosegretario di Stato per le finanze, sarà così breve da non occupare nemmeno cinque minuti consentiti dal regolamento.

La risposta del sottosegretario ha due parti, corrispondenti al duplice scopo della mia interrogazione, una si riferisce al caso speciale, e l'altra alla riforma eventuale del

regolamento o magari della legge sulla pellagra.

Il benemerito sindaco di Monte Santa Maria Tiberina, uomo egregio e di cuore, amministratore esperto e valoroso, fece tutto quel che poteva (locande sanitarie, che il comune del Monte Santa Maria Tiberina, istituì fra i primi d'Italia, pellagrosi sussidiati a domicilio e mandati nei vicini pellagrosari, e via dicendo), per aiutare i poveri pellagrosi; ed anche nel caso concreto, non ha mai negato nessun *visto* a nessun certificato medico; nulla ha fatto contro la legge, ha soltanto e sempre fatto il suo dovere da persona, che sa conciliare idee larghe di illuminata beneficenza con gli obblighi dell'ufficio di sindaco.

CAMERA, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ed io che cosa ho detto?

LANDUCCI. Se i libretti sono stati revocati, sono stati revocati, perchè, sembrando alle superiori autorità, che fossero fatte le concessioni a persone, che non avevano le condizioni volute dalla legge, fu mandato, incaricandolo d'undiligente esame, il medico provinciale, e, in seguito alla sua relazione, l'Intendenza di finanza ordinò al sindaco, come ufficiale dello Stato, di toglierli. (*Interruzione del deputato Sanarelli*).

Non mi interrompa onorevole Sanarelli; mi lasci parlare, come io non ho interrotto e ho lasciato parlar lei.

Se abusi ci sono stati, ci sono stati nel rilasciare i certificati medici, i quali costituiscono, secondo la legge, per dir così, la base della concessione, il documento fondamentale per ottenerla.

Rispetto alla seconda parte della mia interrogazione e della correlativa risposta del Governo, ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della promessa di studiare alcune modificazioni da introdurre al regolamento, allo scopo che gli abusi non si verificchino più, che nel modo più largo ed uniforme sia giudicata la povertà, perchè insomma la legge abbia la sua più ampia esecuzione, considerata nella parola e nello spirito, e gli ufficiali sanitari non possano trasgredirla.

Mi piace tuttavia ancora una volta affermare, che il sindaco non ha nessuna responsabilità in questa occasione, e se una responsabilità c'è, è dell'ufficiale sanitario, che rilasciò certificati, i quali il medico provinciale dovette riconoscere indebiti, sia perchè relativi a persone non pellagrose, sia perchè relativi a persone, le quali nel

senso della legge non potevano dirsi povere. Certo è voto d'ogni uomo di cuore, che i poveri pellagrosi sieno in ogni modo aiutati e curati, che il criterio della povertà sia interpretato nel modo più largo, ma si può metter pegno che il medico provinciale non agisse non dopo maturo esame e con la certezza di non potere approvare le dichiarazioni dell'ufficiale sanitario locale, a meno di violare la parola e lo spirito della legge.

Si potrà insomma desiderare di veder migliorata la legge, soprattutto rispetto al requisito della povertà, sarà degno di biasimo l'ufficiale sanitario, la cui opera fu riconosciuta errata dal suo superiore, per aver rilasciato le dichiarazioni a persone non pellagrese o non povere, ma nessun rimprovero può meritare il sindaco egregio, che non negò mai il visto e che obbedì all'esplicito ordine venutogli dall'Intendenza di finanza; egli non ritirò e tanto meno si permise di ritirare, frase, che avrebbe sapor d'agrume, i libretti, ma eseguì soltanto il comando dell'Intendenza di finanza, come, ufficiale del Governo, aveva stretto obbligo di fare. (*Bene! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Vengono ora due interrogazioni: una dell'onorevole Cottafavi ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « sulla convenienza sui provvedimenti che migliorino e tutelino le condizioni edilizie in Roma capitale »; e l'altra dell'onorevole Santini ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « per conoscere quali sieno i provvedimenti che credano, nell'orbita della propria giurisdizione, adottare, in ordine al riordinamento ed alla tutela delle condizioni edilizie in Roma ».

Ha facoltà di rispondere a queste due interrogazioni, l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le interrogazioni dei colleghi Cottafavi e Santini sono veramente un po' generiche, specialmente la prima. Ma io ho potuto rendermi conto dell'oggetto della interrogazione, ricordando la discussione che si fece in questa Camera l'anno scorso nel 15 o 16 giugno. In quella seduta il collega Cottafavi si doleva, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, di parecchi sconci (diceva egli) che si verificano in Roma nelle condizioni della edilizia, e cominciava col censurare aspramente il palazzo Bocconi e passava a censurare aspramente non meno il fabbricato del Modern Hôtel e poi lo Sferisterio spa-

gnolo, di cui fu permessa la erezione in Piazza Cavour di fronte al Palazzo di Giustizia, e finiva con il colore arancione del palazzo Castellani nella piazza di Trevi, concludendo con invocare l'intervento del Governo ad impedire questi sconci.

A tutte queste censure l'onorevole ministro di allora, onorevole Tedesco, rispose con poche parole quali io non potrei che ripetere poichè esauriscono completamente la questione.

Nella tornata 16 giugno 1904 l'onorevole ministro rispondeva sostanzialmente questo, e cioè che per tutto quello che è attinente all'edilizia in Roma vi è un regolamento edile ed una Commissione edile, per applicarlo. Il Comune, salva nei casi speciali l'approvazione dell'autorità tutoria, è autonomo ed esclusivamente competente a deliberare tutto quello che è attinente all'edilizia. Il Governo come tale non può che approvare il regolamento edile dal lato della legalità; in tutto il resto non ci ha nulla a vedere.

Ecco in sostanza la risposta che in data 16 giugno 1904 l'onorevole Tedesco, allora ministro dei lavori pubblici, dava all'onorevole Cottafavi, nè io posso ora darne una diversa (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io dirò solo che il miglioramento delle condizioni edilizie di questa capitale è sempre stato e sta a cuore del Governo.

In modo specifico poi non aggiungo altro a quanto ha detto il mio egregio collega dei lavori pubblici. Ma fo solo osservare che il Ministero dell'interno seconderà questo movimento in favore del miglioramento edilizio per quanto dipende dalla sua competenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Santini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SANTINI. Se io ho rivolto l'interrogazione ai due ministri dei lavori pubblici e dell'interno, gli è anche per una doverosa cortesia verso l'egregio collega ed amico mio, onorevole Cottafavi, il testo della cui interrogazione l'onorevole Pozzi ha definito generico e per la quale ha fatto opera opportuna e buona l'onorevole Pozzi nel richiamarsi alla risposta, che l'anno scorso a questa periodica malinconia del collega Cottafavi, (che mi rincresce non veder qui, perchè impegnato nella Giunta del bilancio)

dette l'onorevole Tedesco. Ed io sottoscrivo a piene mani alle ragioni, addotte dall'onorevole Pozzi, sul'ingerenza, assai relativa, che il Governo può spiegare nella questione edilizia di Roma. Se non che io ho creduto associarmi, sotto uno aspetto diverso del resto, alla interrogazione dell'onorevole Cottafavi, comechè mi sembrasse tale che volesse distruggere addirittura l'autonomia comunale, i diritti del comune della Capitale. Io avrei presentato ugualmente questa interrogazione, anche, se non di Roma, ma di un'altra città qualunque si fosse sotto tale riguardo trattato. L'onorevole Cottafavi, vorrebbe porre Roma sotto una legge eccezionale; e tanto più io ho creduto di intervenire in questa questione inquantochè la interpellanza dell'onorevole Cottafavi, era, con non dissimulato compiacimento, commentata da un giornale, che cordialmente amo augurarmi non rispecchi il pensiero del Governo.

Infatti nel commento si diceva che « la interpellanza dell'onorevole Cottafavi trovava le sue ragioni di opportunità in recenti manifestazioni dell'attività edilizia dell'attuale amministrazione del comune di Roma, attività soprattutto desunta da quanto la Giunta comunale ha creduto di proporre e disporre per piazza Colonna, ottenendo vittoria in Consiglio, ma non certo presso la popolazione.

« Ora si comprende che vi sia chi pensa ad un intervento del Governo nel tutelare le condizioni edilizie della capitale, dal momento che il Governo è intervenuto, ed interviene, nel sistemare le finanze di essa. Onde, e per questa ragione e per il diritto di vigilanza che gli compete sul patrimonio artistico della nazione, può anche il Governo essere chiamato opportunamente in causa in materie di questo genere ».

PRESIDENTE. Ormai lei deve aver perduto ogni timore.

SANTINI. Ma io debbo osservare che mi sorprende che quel giornale voglia appropriarsi precisamente il monopolio della difesa degli interessi di Roma e nello stesso tempo cada in questa stridente e scortese contraddizione di contestare al comune di Roma quel diritto, che non si nega al comune di Rocca di Papa (*Commenti — Interruzioni*). Del resto l'onorevole Cottafavi voleva riferirsi a piazza Colonna: io non sono tecnico e nemmeno sono consigliere comunale, tantochè anche ora ho declinato la candidatura a simile ufficio. (*Rumori — Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Santini, la prego di considerare che ci sono delle interrogazioni veramente urgenti che aspettano una risposta.

SANTINI. Valga codesto mio rifiuto qual buon esempio avverso il cumulo delle cariche.

Mi affretto alla fine dichiarandomi sodisfatto della risposta dell'onorevole Pozzi, dal momento che egli si mostra rispettoso in tutto e per tutto delle autonomie comunali in un momento in cui ci sono dei malinconici, che vorrebbero contestato a Roma un diritto, che è assicurato a tutti gli altri Comuni del Regno.

La Giunta comunale di Roma viene attaccata proprio in un momento in cui la Amministrazione è in piena opera di efficace ed utile attività e sta felicemente risolvendo degli ardui problemi. Non dico questo in riguardo all'onorevole Cottafavi, che è un galantuomo, ma è un fatto che oggi si scagliano a torto delle accuse contro il Municipio di Roma, senza che abbiano alcuna consistenza.

Io perciò mi appago delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato in quanto assicurano il rispetto alla maggiore autonomia comunale. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Vengono ora le interrogazioni, tutte sullo stesso soggetto, degli onorevoli:

Melli, Turbiglio, Niccolini, ai ministri dell'interno e delle finanze « per conoscere quali urgenti provvedimenti sia loro intendimento di adottare per mitigare le dolorose conseguenze ed i gravissimi danni verificatisi nelle provincie Emiliane pel terribile ciclone del 23 corrente »;

Pozzato, Badaloni, al ministro dell'interno « per sapere quali provvedimenti prenderà il Governo a beneficio degli agricoltori e lavoratori della provincia di Rovigo, ove il nubifragio del 23 giugno ultimo scorso ha distrutti completamente i raccolti gettando le popolazioni nella più desolante miseria »;

Albicini, ai ministri dell'interno e delle finanze « per conoscere i provvedimenti che intendano prendere a beneficio dei danneggiati dal nubifragio scatenatosi nelle provincie di Romagna »;

Comandini, Gaudenzi, Costa ed Enrico Ferri, al Governo « per sapere se e quali provvedimenti intenda di prendere per riparare ai gravissimi danni del nubifragio che ha devastata gran parte delle provincie di Forlì e di Ravenna ».

Gucci-Boschi, ai ministri delle finanze e dell'interno « circa i provvedimenti che intendano emanare a favore della provincia di Ravenna colpita dal nubifragio del 23 corrente ».

CAMERA, sottosegretario di Stato per le finanze. A queste potrebbe anche unirsi quella annunciata dell'onorevole Cocco-Ortu.

PRESIDENTE. È vero. Ne do lettura:

« Il sottoscritto interroga i ministri dell'interno e delle finanze, per sapere se e come intendano provvedere a fine d'attuare le gravi conseguenze dei danni cagionati dal ciclone che distrusse i seminati e le vigne dei comuni d'Escolca e Gergei.

« Cocco-Ortu ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

MARSENGO-BASTIA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il Governo è addolorato quanto altri mai per le terribili conseguenze dei cicloni che ebbero luogo il 23 e 25 del mese corrente nelle nobili provincie alle quali accennano le diverse interrogazioni. Il Ministero dell'interno ha mandato subito sul luogo alcuni ispettori, di accordo col Ministero delle finanze, perchè verifichino sul luogo la entità dei danni. In quanto al provvedere, il Governo farà tutto il possibile nei limiti delle leggi e dei fondi che gli sono o gli saranno consentiti. Il mio collega delle finanze poi comunicherà alla Camera, ed ai colleghi particolarmente interessati, altri rilievi che sono di sua speciale competenza. *(Bene!)*

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

CAMERA, sottosegretario di Stato per le finanze. Io agli onorevoli interroganti dirò che non è possibile in un disastro simile adottare due pesi e due misure. Innanzi alla Camera sta un disegno di legge per le inondazioni del Veneto... *(Interruzioni)*. Se il ciclone si è verificato il giorno 23 scorso, il 25 ordini telegrafici sono stati dati per avere notizie del danno. Intanto nelle provincie colpite sono stati attuati gli stessi provvedimenti che si sono presi per le provincie del Veneto, cioè si è trovato il modo di tenere in tolleranza la scadenza delle imposte sui terreni per la parte erariale e si è raggiunto lo scopo di avere no-

tizie sulla cessazione del pagamento della ricchezza mobile da parte dei mezzadri, dei fittavoli e dei coloni.

Se la situazione è identica, se si tratta di un disastro vero, se nelle diverse provincie d'Italia vige il catasto vecchio od il catasto nuovo ed il disastro addolora tutti, io sento il dovere di dichiarare che per la parte che riguarda il Ministero delle finanze nessuna diversità di trattamento sarà fatta a queste altre provincie che così crudelmente sono state colpite. (*Bene! Bravo!*)

So i desiderî dei rappresentanti di quelle provincie circa gli abbuoni dell'imposta e circa la distribuzione del pagamento delle rate, ed anche per incarico del ministro del tesoro, so quali sono i desiderî circa la sospensione della sovrimposta, la distribuzione di questi pagamenti e la sostituzione della Cassa dei depositi e prestiti per l'anticipazione della somma. Sieno sicuri i colleghi che rappresentano le provincie danneggiate, perchè il Governo non adoprerà che una sola misura *aqua lance* e risponderà con efficacia ed urgenza di provvedimenti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melli per dichiarare se sia sodisfatto.

MELLI. Si tratta delle disposizioni per venire in aiuto alle provincie che veramente hanno subito uno dei più gravi e dolorosi disastri che si rammentino. Noi accettiamo naturalmente con riconoscenza la proposta che ci vien fatta di accomunarci con quelli delle provincie venete nel riparo dei danni che abbiamo avuti; tuttavia mi preme di fare osservare che non vi è una perfetta coincidenza di cose, in maniera da poterci accomunare...

CAMERA, sottosegretario di Stato per le finanze. Non ho detto accomunare.

MELLI. ...così che i provvedimenti presi per altri possano efficacemente applicarsi ai danneggiati dal ciclone. A questo riguardo i colleghi delle provincie emiliane hanno presentato al Governo un memoriale in cui sono notati quei piccoli benefici che pur sarebbero di tanto sollievo nelle circostanze attuali. Si domanda, oltre che lo sgravio dell'imposta principale, onde mettere i proprietari in grado di poter resistere al grave disastro che hanno subito, che per le imposte comunali, provinciali e consorziali si trovi un temperamento, il quale si riassumerebbe in un prestito della Cassa dei depositi e prestiti a mite interesse; e poichè io vedo dagli atti dell'onorevole sottosegreta-

rio di Stato per le finanze che egli consente in questo concetto, per questa parte non mi rimane che a ringraziarlo poichè mi pare che siamo intesi.

Vi è però un altro lato grave della questione, sul quale non ho sentito pronunciare alcuna parola da parte del Governo. Ed io debbo far presente che, nelle provincie dove è avvenuto il disastro, già da lungo tempo sussiste una situazione speciale dei lavoratori della terra.

È noto a tutti in quali condizioni quelle provincie si trovino; non sono passati molti giorni dacchè il collega onorevole Costa, a nome di molti altri deputati della regione, senza distinzione di partito, ha esposto molto opportunamente e con verità assoluta la situazione fatta a quei lavoratori. Ora se quella situazione era già così grave, oggi certamente diventa mille volte peggiore, perchè quei proprietari furono, dal disastro avvenuto, privati non solo del reddito, ma anche dei capitali, che nella terra avevano investito, e non sono quindi in grado di poter in alcun modo provvedere alle necessità urgenti, impellenti della classe operaia; tanto urgenti che ai sindaci ed ai rappresentanti di associazioni, venuti a Roma per dare notizia di quello che avveniva in quelle provincie, si è detto che intanto con qualche sussidio si sarebbe provveduto. Ma non è questione di sussidi, per quanto siano benvenuti e per quanto ne siamo gratissimi, si tratta di migliaia e migliaia di operai che difettano di tutto ciò che è assolutamente necessario alla vita. Basti dire che il sindaco di Portomaggiore, uno di quelli venuti qui, ha detto che per trattenere quegli operai, per qualche giorno distribuiva loro dieci centesimi ciascuno perchè potessero vivere.

In una tale condizione di cose non vi è che la solidarietà della nazione che possa venire a dar mano per trarci da una situazione oltre ogni dire penosa.

Vi sono molti lavori previsti per quelle provincie; bisogna che assolutamente e senza indugio vengano date disposizioni, affinchè tali lavori siano intrapresi. Non è possibile dilazionare; dilazionare vorrebbe dire aggravare questo problema e giungere a conseguenze, mi duole il dirlo, veramente dolorose.

Prego quindi il Governo di voler dire una parola anche a questo riguardo, perchè è forse questo il lato più grave della questione.

E finisco perchè altri colleghi attendono di parlare su questo argomento; finisco dicendo che se si vuole provvedere, è sopra-

tutto necessario di far presto, perchè indugiando perderemmo anche l'efficacia di ciò che si può fare. (*Bravo! — Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzato per dichiarare se sia soddisfatto.

POZZATO. Io potrei dirmi soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato dell'interno se esse non contenessero una riserva che può togliere qualunque significato alle buone intenzioni dell'onorevole Marsengo-Bastia. L'onorevole Marsengo ha dichiarato che il Governo è disposto ad intervenire in favore dei danneggiati dal nubifragio del 23 corrente limitatamente alla potenzialità dei fondi di cui può disporre, il che può significare che il Ministero dell'interno intende provvedere ad una gravissima sciagura che ha colpito una vastissima zona col limitato fondo di 400 mila lire, che poco tempo fa fu votato dalla Camera allo scopo di aumentare lo stanziamento destinato a sussidiare le popolazioni danneggiate da grandine, terremoti, od altri infortuni.

Mi si permetta dire che, se il Governo crede di poter riparare ai danni enormi che sono derivati ad una parte della provincia di Padova, ad una metà circa della provincia di Rovigo, a due terzi della provincia di Ferrara ed anche a due provincie della Romagna, disponendo soltanto di sussidi, non potrà ottenere alcun risultato, nè alleviare neanche in piccola parte i bisogni di quelle provincie.

Sono necessari provvedimenti assai più radicali; occorre che, oltre i sussidi da darsi alla numerosa classe dei contadini e dei braccianti che dai lavori della mietitura e della trebbiatura avrebbero ricavato il necessario per provvedere al mantenimento delle famiglie sino al venturo raccolto e che hanno perduto tutto, il Governo abbia a dare lavoro a migliaia di lavoratori, che ora sono forzatamente disoccupati.

Urge che il Governo provveda inoltre alla sorte della numerosa classe dei fittabili, ai quali l'onorevole Camera promette l'esenzione dalla tassa di ricchezza mobile.

Il solo condono ai fittabili della ricchezza mobile rappresenta un beneficio non dirò irrisorio, ma certo non adeguato alla entità dei danni. Sarebbero necessari sussidi o prestiti anche ai fittabili, come fu fatto con la legge del 1882.

Soggiungo che, se il Governo ha la buona intenzione di estendere ai danneggiati dal nubifragio i benefici del disegno di legge

che il Governo sta per presentare alla Camera per i danneggiati dalle alluvioni, è necessario completare le disposizioni di quel disegno di legge accordando mutui a mite interesse ed a lunga scadenza a mezzo della Cassa depositi e prestiti.

Concludendo, i provvedimenti dovrebbero essere questi: prestiti a mezzo delle provincie e dei comuni ai fittabili che hanno perduti i raccolti: prestiti ai proprietari i quali siano in grado di dare garanzia ipotecaria sui loro terreni; sussidi ai lavoratori ed ai braccianti che domandano pane. Infine sia dato lavoro ai braccianti, perchè nel prossimo inverno potranno avverarsi tristi avvenimenti, se il Governo non porrà pronto riparo a tante sciagure.

Se il Governo non provvederà in una forma efficace e radicale tanto nel Polesine quanto nelle provincie di Ferrara e di Romagna, l'avvenire si prepara spaventoso, non solo per l'economia di tutte quelle popolazioni, ma anche per l'ordine pubblico.

PRESIDENTE. L'onorevole Albicini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ALBICINI. Io sono d'accordo con l'onorevole Melli ed anche con l'onorevole Pozzato nel riconoscere l'eccezionalità del disastro e nel raccomandare al Governo che non si tenga ai mezzi ordinari per ripararvi. E chiudo esprimendo l'augurio da questi banchi che la sventura, che tutti affratella, insegni a tutti quanti che l'accordo, non la discordia, può darci l'energia che è necessaria per vincere le difficoltà del momento e per preparare un migliore avvenire. E ringrazio il Governo per quello che è disposto a fare, sperando che Camera e Governo si mettano d'accordo nel riconoscere la necessità di provvedimenti efficaci. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Gaudenzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GAUDENZI. Anche a nome dei colleghi Comandini, Costa ed Enrico Ferri debbo richiamare l'attenzione del Governo sui gravissimi danni prodotti dal ciclone del 23 giugno nelle terre di Romagna.

Certamente io credo che poche volte si siano dati disastri così gravi che abbiano ridotto alla miseria intere popolazioni. Io giungo da quelle terre e posso assicurare la Camera che lo spettacolo è tale da infondere un grande sconforto nell'animo di quanti considerano i terribili effetti dell'uragano devastatore.

Mi associo ai desideri espressi dai rappresentanti le altre provincie danneggiate e specialmente alle osservazioni del col-

lega Pozzato, il quale ha detto giustamente che non deve il Governo limitarsi a promesse generiche ma deve presentare proposte concrete.

È necessario aiutare specialmente i contadini e i braccianti per i quali si può dire l'inverno cominci ora. Se il Governo non provvederà, giorni tristi si prepareranno al nostro paese, ed io confido che il Governo vorrà evitare nuove sciagure.

Noi non domandiamo elemosine, non invociamo privilegi, non vogliamo concessioni umilianti; chiediamo solamente che il Governo, conscio del proprio dovere, sappia corrispondere alle aspettative legittime delle nostre popolazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gucci-Boschi.

GUCCI-BOSCHI. Per non tediare la Camera mi limito a fare una brevissima considerazione.

Quando si tratterà della legge per le inondazioni del Veneto, noi proporremo un emendamento, che corrisponda ai bisogni, verificatisi in seguito al nubifragio del 23 corrente. Resta un inconveniente, per il quale facciamo appello al Governo, perchè vi ponga pronto riparo, ed è l'inconveniente della disoccupazione.

Nella provincia di Ravenna, che è stata il centro della sventura, come in quella di Ferrara, la disoccupazione è un problema che assolutamente s'impone, e diventerà d'ora in ora più urgente, specialmente quando ci accosteremo all'inverno. Occorre quindi che i lavori, che erano già stati predisposti, siano con la massima sollecitudine spinti innanzi, affinchè si possa in parte riparare alla immensa sciagura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocco-Ortu, per dichiarare se sia soddisfatto.

COCCO-ORTU. Le precise promesse e le esplicite dichiarazioni del Governo mi fanno concepire la fondata speranza che non solo esso intenda, ma sia animato dal fermo proposito, di contribuire efficacemente ad alleviare le conseguenze dei gravi danni, sui quali ho richiamato l'attenzione sua e quella della Camera.

Qui non è la sede opportuna, nè questo è il momento di entrare in particolari sui modi e sui mezzi, coi quali convenga di provvedere, e neppure di discutere delle aggiunte o modificazioni che giovi portare nel disegno di legge di cui hanno parlato altri interroganti. Si discuteranno quando verrà alla Camera. A me importa intanto e soprattutto raccomandare che si pigliino solle-

citamente gli opportuni provvedimenti e si venga senza indugio in aiuto delle popolazioni così duramente provate, mostrando ancora una volta che qui domina e vibra forte e vivo in tutti il sentimento della solidarietà nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti, assegnati dal regolamento alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Clemente Maraini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MARAINI CLEMENTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 30,500 per l'acquisto di terreno in provincia di Salerno per la coltivazione indigena del tabacco.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri: elezione contestata del collegio di Avellino (eletto Vetroni).

La Giunta delle elezioni conclude proponendo, con voto quasi unanime, che, trasmessi gli atti all'autorità giudiziaria, sia convalidata la elezione di Achille Vetroni a deputato pel collegio di Avellino.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito queste conclusioni.

(*Sono approvate*).

Discussione del disegno di legge sull'esercizio provvisorio dei bilanci.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905.

PAVIA, segretario, legge: (V. Stampato n. 245).

PRESIDENTE. Onorevole Aguglia, poichè non è presente l'onorevole Rubini, vuol fungere da relatore?

AGUGLIA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (*Pausa*).

Nonessendovi iscritte e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione agli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, quali furono approvati dalla Camera dei deputati, fino a quando essi non siano tradotti in legge, non oltre però il 31 luglio 1905. E quindi il Governo è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti, a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazioni e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori in conformità dei detti stati di previsione, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge.

(È approvato).

Art. 2.

Pei prelevamenti dal fondo di riserva, il Ministero potrà anche eccedere la quota proporzionale al periodo dell'esercizio provvisorio stabilito all'articolo precedente, giustificandone l'assoluta necessità con apposito decreto da annettersi ai mandati o agli ordini di pagamento.

(È approvato).

Art. 3.

Nulla sarà innovato fino all'approvazione degli stati di previsione predetti, negli ordinamenti organici dei vari servizi pubblici e dei relativi personali, nonchè negli stipendi ed assegnamenti a qualsiasi titolo approvati per i vari Ministeri e le amministrazioni dipendenti con la legge del bilancio di previsione 1904-905 e con quella di assestamento del bilancio medesimo, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà tra poco votato a scrutinio segreto insieme agli altri approvati questa mattina.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Auteri-Beretta, lo invito a giurare. Leggo la formula.

(Legge la formula).

AUTERI-BERETTA. Giuro!

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione, se non vi sono difficoltà, di quattro dei disegni di legge approvati per alzata e seduta questa mattina e cioè:

Provvedimenti a favore dei mutuatari dei crediti fondiari (in liquidazione) della Banca d'Italia e del Banco di Sicilia;

Provvedimenti a favore dei mutuatari del credito fondiario del Banco di Napoli e sistemazione dei rapporti del credito fondiario in liquidazione del Banco di Napoli;

Ricostruzione della casa demaniale in Terapia ad uso della regia Ambasciata in Costantinopoli;

Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) ed a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle regie Rappresentanze.

A questi si aggiunge quello testè approvato:

Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-1906 che non fossero tradotti in legge entro il giugno 1905.

Avverto gli onorevoli deputati che, dopo questa, si procederà alla votazione di altri cinque disegni di legge.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

PAVIA, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascерemo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

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

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge così intitolato: Autorizzazione al pagamento delle somme liquidate a favore delle Società ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula.

Prego la Camera di dichiararne l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione del disegno di legge: Autorizzazione al pagamento delle somme liquidate a favore delle Società ferroviarie Adriatica, Mediterranea, e Sicula.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato urgente. (Pausa).

Non essendovi osservazioni, l'urgenza s'intende ammessa.

(È ammessa).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Luigi Lucchini.

LUCCHINI LUIGI. Onorevoli colleghi. Questa delle complementari è una questione che ci affatica da diversi, da troppi anni. D'altronde, non si può dissimularsene la gravità, data l'entità della spesa e l'estensione delle opere; per cui si spiegano sino a un certo punto le esistenze e incertezze del Governo, esitante ogni volta a prendere delle risoluzioni definitive; come non è del tutto giustificata, d'altra parte, l'impazienza di alcuni nostri colleghi nel volerla d'un tratto e integralmente risolta.

Quello che piuttosto deve deplorarsi in questa materia è la mutabilità dei criteri e dei sistemi che si sono seguiti e avvicendati. Poichè queste ferrovie dapprincipio dovevano essere costruite direttamente dallo Stato; poi, un po' alla volta, si venne ad abbandonare assolutamente la costruzione di Stato, per sostituirvi la concessione all'industria privata; e ora si torna di nuovo alla costruzione diretta per parte dello Stato.

Dopo un lungo letargo, fu nel 1901, quando l'onorevole Giusso istituì la Commissione chiamata a studiare il problema delle 18 complementari tuttora inesequite, che la questione risolledata da una mia nota mozione cominciò ad avviarsi verso il suo scioglimento. La Commissione compì il suo lavoro in tempo relativamente breve, come non si suol fare nel nostro paese, perchè l'anno dopo, nel giugno 1902, presentava la sua relazione, che concludeva per queste proposte: cioè, che si costruissero direttamente dallo Stato le linee Cosenza-Paola, Lagonegro-Castrovillari, Aulla-Lucca, e Poggio Rusco-Verona, che si differisse invece la costruzione delle linee Gaiano-Borgo San Donnino e Spilimbergo-Gemona, che si abbandonasse la costruzione della linea Cento-San Pietro in Casale e che tutte le altre linee fossero concesse all'industria privata. Come piano finanziario, la Commissione proponeva che si mantenesse l'onere massimo esistente nella parte straordinaria del bilancio, sino a 17 milioni, dei quali sino a 7 per le sovvenzioni a linee concesse all'industria

privata e sino a 10 per le linee da costruirsi direttamente dallo Stato.

Venne il progetto Balenzano (contemporaneo quasi alla relazione Giusso), il quale accolse quasi tutte le conclusioni della Commissione Reale, solo escludendo le costruzioni dirette da parte dello Stato, elencò tre gruppi di linee da affidarsi all'industria privata, con distinte sovvenzioni molto più elevate delle precedenti, ossia le linee siciliane, le linee calabresi e le linee dell'alta e media Italia, e infine fece un fascio delle altre linee complementari non particolarmente nominate, per tutte elevando a una stregua la misura del sussidio.

La legge che ne seguì stabiliva ancora che ove tali linee non fossero state costruite col sistema delle sovvenzioni, il Governo avrebbe dovuto entro un anno, per la Roma-Napoli, entro due anni per le altre linee, provvedere alla loro diretta esecuzione. E il piano finanziario fu molto conforme a quello proposto dalla Commissione Giusso, ossia sul bilancio 1904-905 due milioni in conto sovvenzioni, sul bilancio 1905-906 quattro milioni in conto sovvenzioni e due per le costruzioni dirette, sul bilancio 1906-1907 sette milioni per le une e due milioni per le altre, arrivando poi nei bilanci successivi a 7 milioni per le sovvenzioni, e 10 per le costruzioni dirette. Questo lo stato attuale, qual'è regolato con la legge del 1902, sempre in vigore.

TEDESCO, *relatore*. La seconda somma non è soltanto per le costruzioni.

LUCCHINI LUIGI. È giusto: comprende anche la spesa occorrente per le linee complementari non nominate e per cui si sarebbe provveduto mediante legge speciale. Ringrazio l'onorevole Tedesco di avermi dato modo di precisare meglio la cosa. Quale applicazione ha ricevuto però la legge finora, ossia nel biennio preveduto nella legge? Furono concesse, ed è curioso, alcune linee fra quelle in essa non specificate, e precisamente la Porto San Giorgio-Fermo-Amendola, la Cremona-Borgo San Donnino, la Lecce-Francavilla, la Bassano-Primolano e a due linee, la Roma-Napoli e la Viervola-Ventimiglia, venne provveduto con leggi speciali. Al contrario, le linee per le quali più particolarmente si era voluto provvedere non hanno ricevuto attuazione; e fra queste quella che più mi sta a cuore.

Nè deve alcun meravigliarsi o farci carico nel sentirci perorare la causa di quelle linee che più particolarmente interessano i paesi che qui abbiamo l'onore di rappresen-

tare. Sta bene che tutti rappresentiamo la Nazione nel suo complesso, ma, per rappresentarla bene, dobbiamo cominciare dall'occuparci seriamente e specialmente del nostro collegio, che d'altronde più e meglio conosciamo.

TEDESCO, *relatore*. È la somma degli interessi collegiali! (*Commenti*).

LUCCHINI LUIGI. Tutta la questione è questa: che l'interesse di una parte non venga in collisione con l'interesse generale.

Devo dunque dire qualche parola della Poggio Rusco-Verona, che più particolarmente m'interessa e che si trova classificata nel terzo gruppo delle linee specificate nella legge del 1902. Per essa vennero presentate due domande di concessione, ed erano domande abbastanza serie, perchè una delle Meridionali e l'altra della Società Veneta, appoggiata da cospicui banchieri.

Esse erano in perfetta regola e fecero la loro strada, percorrendo la cosiddetta istruttoria voluta dalla legge e dal regolamento e complicata anzi più ancora dall'onorevole Tedesco mercè una Commissione da esso istituita, per metter, come suol dirsi, bastoni fra le ruote...

TEDESCO, *relatore*. Non per questo!

LUCCHINI LUIGI. Ma essa passò la prova anche di questa Commissione e andò al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il Consiglio fece qualche osservazione di dettaglio, ma approvò le due domande, che vennero avanti al Comitato superiore delle strade ferrate. Fu il Comitato superiore che mise un fermo, non già perchè vi si fosse trovato qualche irregolarità o difetto, ma perchè ebbe a ripetere il giudizio già espresso dalla Commissione reale Giusso: « Questa è una linea, disse, che non può essere concessuta all'industria privata; essa è di alto interesse non solo nazionale, ma internazionale, è destinata al grande traffico, e non interessa soltanto quelle popolazioni, ma tutto il Paese; d'altronde è già per più della metà costruita e di proprietà dello Stato; onde non è possibile che sia concessuta per l'altra metà all'industria privata ». E quindi disse, e disse bene, quello che si poteva prevedere e che la stessa Commissione parlamentare, presieduta allora dall'onorevole Finocchiaro-Aprile, aveva preveduto, aggiungendo un inciso che rappresentava il pensiero della Commissione, che cioè tale linea dovesse costruirsi « per conto dello Stato ».

Concederne all'industria privata la costruzione e l'esercizio, e dire che doveva

costruirsi per conto dello Stato pareva un po' incoerente. Ma così volle la Commissione far intendere fin d'allora quale era il suo pensiero.

Dunque il Consiglio superiore delle strade ferrate arrestò l'istruttoria con quella dichiarazione che il Governo fece sua. Ed è stata codesta una delle ragioni che hanno determinato ed accelerato la risoluzione del Governo a presentare l'attuale disegno di legge. Infatti il progetto presentato dal Governo, allora ministro l'onorevole Tedesco, di tutte le linee complementari da farsi non nominava che questa sola: la Poggio Rusco-Verona.

Così essendo le cose, credo che coloro i quali sono interessati alla costruzione di essa linea abbiano tutto il diritto di dire al Governo: noi eravamo pronti a costruirla; siete voi che non lo avete voluto, per quanto plausibilmente; siete voi che ci avete impedito di darvi compimento: dunque costruitela pur voi Stato, ma senza dilazione, senza frapporre altri ostacoli.

Il progetto Tedesco, con un concetto che certo non era privo di serietà e di praticità escogitava l'istituzione di una società di capitalisti, per far fronte al fabbisogno economico occorrente alla costruzione delle complementari.

TEDESCO, *relatore*. Bisognerà tornar lì, se si vogliono fare le complementari.

PRESIDENTE. Ma non interrompano; se no, non si finisce più.

LUCCHINI LUIGI. La nuova edizione del disegno di legge non esclude che si possa procedere in quella forma.

Devo accennare a qualche disposizione dello schema in esame.

Alla Cento-San Pietro in Casale è sostituita la Cento-Ferrara. Perchè? La cosa, in verità, non è molto giustificata nella relazione. Infatti, sta bene dimostrare che l'una serve meglio dell'altra; ma è sempre vero che la prima è tassativamente preveduta fra le complementari, mentre la seconda non lo è; e son due tracciati assolutamente diversi. In questo modo, tutte le linee complementari potrebbero essere sostituite con altre.

Si stabilisce poi che, per procedere alla costruzione di Stato, le sovvenzioni per la concessione all'industria privata sono trasformate in annualità. E nulla c'è da osservare in contrario; perchè, in tal modo, non si alterano per niente le previsioni e gli oneri del bilancio. Non si fa altro che cambiare il nome, diremo, allo stanziamento. Quello che è sovvenzione, diventa annualità.

Mentre però i nuovi ministri non si mostravano molto sodisfatti di questo disegno di legge; nella Commissione si fecero sentire forti correnti per rendere più agevole la costruzione di alcune linee complementari che non erano prevedute specificatamente. Ne seguì, come suol accadere, un grande armeggio; e tanto si è fatto che il Governo finì col cedere e con l'accettare una trasformazione del progetto, nel senso di sopprimere per il momento l'istituzione della società nazionale di capitali e di aggiungere, fra le costruzioni di Stato, alla Poggio Rusco-Verona ben tre altre linee o gruppi di linee: la Spilimbergo-Gemona, che non si sa come mai esumata, mentre pendeva una domanda di concessione a scartamento ridotto, le linee della Calabria e quelle della Sicilia.

Io non posso che compiacermi vivamente nel vedere anche queste linee far cammino e assicurarsene una più facile e sollecita esecuzione. Animato come sono e fui sin da principio dai più cordiali sentimenti di solidarietà per la causa generale delle complementari, godo assai nel vedere che tutte, un po' alla volta, arrivino in porto. Vediamo però che vi si avviino davvero e non incontrino per strada altri ostacoli e altri arresti.

Il progetto stabilisce alcuni cardini: una previsione di costo complessivo in 108 milioni, uno stanziamento di 12 milioni per il primo triennio e l'impegno del Governo di provvedere con una legge, fra un anno, per accelerare, dice, l'articolo 12, la costruzione di queste linee.

Ora io, che non ho entusiasmo per questa legge, ma neppure alcuna ostilità, mi permetto di manifestare qualche dubbio in proposito e di chiedere qualche schiarimento, nella speranza che il disegno di legge possa essere migliorato, chiarito e reso più pratico, nonostante le dichiarazioni un po' arrischiate dell'onorevole presidente del Consiglio, che io non voglio qui apprezzare, e meno ancora qualificare.

Il primo dubbio è questo. Io domando agli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici e alla Commissione parlamentare: qual'è la portata della previsione dei 108 milioni, costo dei tre gruppi di linee specificati? L'articolo 7 dice espressamente: «Per la costruzione delle ferrovie indicate alle lettere *a*, *b*, *c*, *d* del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 108 milioni». Dunque, si dovrebbe credere che tutta la somma occorrente per provvedere a tale costruzione sia da impostarsi in bi-

lancio. D'altra parte, vien poi l'articolo seguente, che stabilisce lo stanziamento limitato a 12 milioni per il prossimo triennio. E ciò lascerebbe dubitare che non si potesse spendere più di questi 12 milioni. Io confesso francamente la mia ignoranza in materia, e sarà senza dubbio effetto del mio corto intelletto, se non riesco a raccapezzarmi. Per questo appunto chiedo schiarimenti. Io trovo qui due disposizioni: una che autorizza la spesa di 108 milioni, l'altra che ne stanziava per un triennio soltanto 12. Vuol forse dire che rimangano impregiudicati il modo e la misura di stanziare la somma rimanente negli anni successivi? Se è così, come pare, si dica, ma si dica chiaramente.

Comunque sia, però, anche la cifra dei dodici milioni, distribuiti fra tutte quelle linee, rappresenta un fabbisogno di una insufficienza addirittura assoluta.

Per la Poggio Rusco-Verona, di cui io particolarmente mi occupo, di fronte al costo complessivo di 14 milioni, troviamo iscritto un milione e 800 mila lire. Ma con questa cifra davvero non si saprebbe dove cominciare la costruzione del tronco, poichè l'altro tronco della linea Bologna-Verona giunge ora vicino al Po, e la prima opera da costruirsi sarebbe il ponte per passare il fiume, ponte che costerà dai tre ai quattro milioni, a seconda del progetto prescelto.

Qui però provvede una disposizione, alla proposta della quale non sono stato estraneo: è la disposizione del capoverso secondo dell'articolo 7 che dice: «Fino a che non sia emanata la legge di cui al seguente articolo 12, gli impegni relativi al pagamento di lavori appaltati per un importo superiore agli indicati stanziamenti saranno presi, con decorrenza dall'esercizio 1908-909, sulle somme già assegnate a ciascuna delle dette linee, a titolo di sovvenzioni chilometriche, dalla legge 4 dicembre 1902».

Questa disposizione mette le cose a posto e rende accettabile lo stanziamento del triennio. In altre parole, si stabilisce che, se non si potrà appaltare o eseguire qualche opera, per cui quello stanziamento sarebbe insufficiente, si potrà provvedervi addebitandone l'importo sulle somme già assegnate a ciascuna linea come sovvenzione chilometrica, secondo la legge del 1902. Nella peggiore delle ipotesi, si dovrebbe almeno conservarne lo spirito, nel senso che il Governo fosse autorizzato a giovare di tali somme, per qualche annualità.

A ogni modo è bene che sia chiarito, se ve n'è d'uopo, che la nuova legge non

abroga per niente quella del 1902, la quale ne rimane soltanto integrata e ciò per affrettare il compimento delle nostre linee. (*Benissimo!*)

Confido, pertanto, di ottenere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dalla Commissione le chieste spiegazioni, tali che tolgano ogni dubbio sull'efficacia pratica di questa legge; tali da soddisfare non solo gli interessi della linea che più mi preme, ma di tutte le linee complementari, l'esecuzione completa delle quali costituirà una legittima soddisfazione data agli interessi di una gran parte delle popolazioni italiane; mentre la soluzione dell'annoso problema ci permetterà affermare di aver compiuto un vero atto di giustizia distributiva e di saggia politica. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filii-Astolfone.

FILII'-ASTOLFONE. Io sono stato molto esitante nel decidermi a prendere ancora una volta a parlare circa questo argomento delle ferrovie; argomento ingrato per me, escotante per tutti. Dirò solo che i miei colleghi antichi (perchè i nuovi venuti alla Camera apprenderanno ora la storia dolorosa) con un senso di grande bonarietà mi chiamano il deputato della ferrovia.

Ho detto che sono esitante; perchè francamente la condotta del Parlamento e quella del Governo per quanto si riferisce alle ferrovie complementari è qualche cosa di così eccezionale, direi quasi di così incredibile, che non par vero come l'uno e l'altro abbiano potuto decretare e rendersi complici della sopraffazione di alcune regioni sopra le altre, e dopo di aver fatte promesse e votate leggi dal 1879 al 1905, non solo abbiano mancato alle promesse, ma sconfessato le leggi e sè stessi.

Onorevoli colleghi, nessuna parte d'Italia, per ciò che concerne anche le complementari, si trova nella situazione eccezionale della Sicilia; e lo giudicherete voi quando vi dirò che sin dal 1879 per la stessa legge la Sicilia aveva diritto di conseguirla. (*Interruzione del deputato Pellerano*).

Aspetti, onorevole Pellerano, verrò anche a lei.

Questo fu riconfermato con la legge del 1885 e fu pienamente riconosciuto con quella del 1883; onorevole Pellerano: anzi non solo il nostro diritto fu sanzionato, ma fu stabilita la somma di 55 milioni, e che la spesa dovesse farsi in sei esercizi in guisa che la linea doveva essere co-

struita, ed aperta all'esercizio entro l'anno 1896. Questa era la condizione della linea Castelvetro-Porto Empedocle, Naro-Canicatti-Favara.

Invece che cosa accadde?

Avvenne che una legge nefasta che porta il nome del Prinetti, ed un'altra legge che si chiamò Branca, se non furono una completa sconfessione del nostro diritto, lo rimandarono con grave offesa al prestigio del potere legislativo e del Governo nei quali le deluse popolazioni con scapito degli ordini rappresentativi non possono avere più fede.

Ed è così, onorevoli colleghi, inquantochè è inutile dissimularlo, la verità è questa; che ciò che con una legge si è dato, con un'altra è ritolto.

E veniamo al 1902. L'onorevole Finocchiaro-Aprile, relatore, ed io che con lui facevo parte della Commissione, credemmo di essere giunti in porto, ed egli fu costretto a presentare la relazione in poche ore perchè i ministri furono tanto abili che ci fecero, per così dire, sognare le locomotive che correvano e le popolazioni che applaudivano, quando la voce agghiacciante dell'onorevole mio amico Guerci, turbando la nostra credulità, tuonò rivolgendosi alla Commissione ed al banco dei ministri dicendo: è un inganno! L'onorevole Guerci è presente e gli dico: avevate ragione!

E purtroppo l'insidia si palesò presto. Nella legge si era posto il termine di due anni, un anno per la direttissima Roma-Napoli e due per le complementari sicule e calabresi. Ma guardate che fatalità! Sarà un pregiudizio, ma è così, la fatalità c'entra! Al 1902 la legge fu approvata il due luglio per la ferrea volontà di un uomo, Giuseppe Zanardelli, alla memoria del quale mando un riverente saluto di gratitudine, a lui che alla vigilia della discussione sventò e rese vana una sollevazione di un meditato rimando. Tale era il sentimento di fratellanza dei nostri colleghi, in nome della quale noi avevamo per le loro regioni votato nuove ferrovie che reclamavano in nome dell'economia nazionale!

La legge del 1902 fu trasmessa al Senato, ma la Camera vitalizia lasciò Palazzo Madama incalzata dai calori estivi, sicchè si arrivò a dicembre ed i due anni divennero tre senza che nulla si sia fatto.

Subentrato al Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Tedesco, egli promise che avrebbe immediatamente presentato i provvedimenti per l'esecuzione della legge; ed

infatti mantenne l'impegno, ma vedremo poi in che modo lo abbia fatto.

Ieri un nostro collega fece l'ingenua domanda su quale legge si discuteva, se su quella, cioè presentata dal Ministero, oppure su quella compilata dalla Commissione. Ho detto che la domanda era ingenua, perchè l'autore della legge è uno, il ministro d'allora, il relatore d'adesso. (*Interruzione del deputato Pellerano*). Vorrei pregare l'onorevole Pellerano di non volerli eccitare mentre io mi studio di reprimermi. (*Commenti*). Egli farà poi gli elogi o le critiche che crederà, ma adesso mi permetta che esprima intero il pensiero mio.

E per me non esito ad affermare che l'attuale progetto peggiora non poco la condizione delle complementari Sicule alle quali, di fronte a tutte le altre, era stato riconosciuto un diritto di assoluta priorità; e lo peggiora sotto vari aspetti: e chiunque dei colleghi abbia letto il disegno di legge e non dubito che tutti l'avranno fatto, mi darà ragione.

Prescindo di occuparmi della prima parte del disegno di legge che opportunamente fu straleciato, poichè il solo fatto che si accennava ad una Società costituenda per la costruzione, bastava per farci diffidare che l'esecuzione della legge esposta ad un evento tanto incerto, astrazione fatta d'ogni altra considerazione, ci lasciava in balia di pericolose se non meditate incognite, cioè d'una Società non costituita, di là da venire, e della quale mancava ogni garanzia per sapere se avrebbe potuto assumere l'impresa e fare onore ai proprii impegni.

Fortunatamente l'onorevole Tedesco, la Commissione ed i ministri proponenti con lodevole consenso si determinarono di abbandonare la prima parte, e stralciarono la seconda, provvedimento che abbiamo accolto con sentimento di compiacenza.

Io ho udito dire dall'onorevole Lucchini che nessuno meglio di coloro che appartengono alle regioni nelle quali dovrebbero esser costruite le ferrovie, possono conoscere i bisogni delle località; onde nessuno meglio dei rappresentanti delle provincie interessate a cui appartengo può comprendere di quali ansie ed aspettative sono travagliate le popolazioni che da anni attendono la nota linea Porto Empedocle-Castelvetrano.

Noi avevamo diritto ad una ferrovia a scartamento ordinario per la legge del 1879, che era stata riconfermata con la legge del

1885, quando furono approvate le convenzioni ferroviarie: e per la costruzione della quale con l'altra legge del 1888 erano stati impostati 55 milioni. Ebbene io vi prego di guardare come noi siamo andati sempre più degradando.

TEDESCO, *relatore*. Ma quadruplicando il percorso.

FILÌ-ASTOLFONE. Sì, onorevole Tedesco in carta, ma in effetto degradando, poichè la quadruplicazione è ancora da venire, perchè con questa legge, nè voi che la proponete e che ora da relatore sostenete, nè il Governo, nè il Parlamento, finchè non la vedremo costruita, potrete infondere in noi, e nelle popolazioni divenute scettiche per l'opera negativa di tutti, la fede di vedere eseguita questa legge.

SAPORITO. E poi a scartamento ridotto.

FILÌ-ASTOLFONE. Dunque di ferrovie ordinarie, di stanziamenti adeguati nulla; ed allora a noi rimarrà la supina gloria di coloro che sopportano i pesi per procurare ai nostri fratelli del nord ogni loro soddisfazione! Questa è la ineffabile fratellanza che a noi, pochi per numero, e non sempre uniti, c'impongono anche quando un nostro diritto è inconfutabile.

Ripeto, adunque, a noi, non più ferrovie ordinarie, ma scartamento ridotto e per maggiore irrisione a tipo della famosa Corleone-Palermo; la negazione, la parodia, il simulacro di tutti i tipi a scartamento ridotto. Ma avremo un maggior numero di popolazioni a godere delle ferrovie; ecco il conforto a cui alludeva l'onorevole Tedesco, ma intanto sappiamo quello che abbiamo perduto, di fronte al poco, ed allo incerto di ciò che, e non si sa quando si potrà ottenere.

Tuttociò non può dirsi un adeguato corrispettivo alla perdita dello scartamento ordinario; dico non è un corrispettivo, perchè le vostre proposte d'oggi non ci affidano come avevamo il diritto di esigere che le ferrovie secondarie siano tosto iniziate, e dentro breve numero di anni compiute. Le costruzioni di Stato, con cifre irrisorie impostate in bilancio, sono un nuovo inganno. Sarà tutto quello che voi potete fare, pensare di meglio, ma non è tutto quello che occorre, e non può essere assolutamente apprezzato nè da noi, nè dalle popolazioni le quali, ormai, lo affermiamo con sicura coscienza, non hanno più fiducia nè nei poteri costituiti dello Stato, e molto meno, nel Parlamento; perchè un Parlamento, che fa

una legge, e non la vede eseguita, non ha diritto al rispetto delle popolazioni in mille guise deluse (*Bene! Bravo!*) E non è tutto; dissi che eravamo degradati, ed aggiungo addirittura ricacciati indietro. Quante linee sono venute posteriormente alla impostazione della somma per la costruzione della linea nostra? Vi sono stati passaggi di categorie, create e messe innanzi nuove linee, alle quali allora non si pensava nemmeno; poichè quando per la nostra era impostata la somma per la costruzione molte di quelle ora in esercizio non erano nemmeno nominate. Vennero, per esempio, quella del Sempione, la Cuneo-Ventimiglia, quella di Iselle ed io mi ricordo ancora l'incidente col nostro buon presidente onorevole Biancheri il quale esclamò udendomi discutere, io sono suo compagno! Ma ora onorevoli colleghi la Cuneo-Ventimiglia fu decretata, egli ha la certezza della costruzione, e noi ci arrabbattiamo ancora per chiedere al Parlamento la esecuzione di quella stessa legge e non già per ottenere un privilegio, ma un atto di rigorosa giustizia.

E ve ne sono altre. La famosa Ovada-Asti che non era neppure nominata, ma che deve la sua fortuna ad un ministro, che si chiamava Saracco, che lodo perchè seppe beneficiare la sua regione, che costò 75 milioni ed ora è in esercizio; ed io mi dolgo che il beneficio fu compiuto con nessun rispetto al nostro diritto. Noi ci congratuliamo coi fratelli della parte superiore d'Italia; ma essi non potranno impedirci di affermare che abbiamo subito una vera conculsione, e tralascio le altre linee minori come per dirne una la Genova-Rivarolo, ed i colleghi liguri sanno che votammo quella legge benchè senza entusiasmo, perchè malgrado la nostra abnegazione i nostri colleghi, ogni volta che viene in campo il doloroso argomento, si mostrano larghi a parole, ma quando si viene ai mezzi per ferrovie sicule, non ce li danno. E noi, onorevoli colleghi, facciamo alla Camera, lasciatemelo dire, una supina figura, e lo dico a tutta la deputazione siciliana. Noi che avremmo la ragione d'insorgere come un solo uomo in simile circostanza ci rassegniamo aspettando che arrivi l'ora della riparazione che per noi non giunge mai. E per conto mio non esito dire al ministro che se egli non farà dichiarazioni che assicurino, saprò provvedere a me stesso. (*Commenti*).

Ieri io non ero presente alle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio. Fu brusco, mi dissero, e l'onorevole collega

Lucchini, d'ordinario molto temperato, non seppe qualificare diversamente quelle dichiarazioni; a me è stato assicurato che l'onorevole Fortis ebbe a dichiarare che non avrebbe accettato veruna proposta per nuove linee ed in ciò sono d'accordo con lui; ma ora sento che nemmeno è disposto accettare emendamenti che potrebbero migliorare la legge, e questo è troppo poichè al *sic voleo*, ed al *sic jubeo* io non saprei rassegnarmi. (*Interruzioni e rumori*).

E se fosse così allora che cosa facciamo noi qui, che cosa stiamo a discutere? E perchè onorevole Ferraris lasciare qui un padre putativo del disegno di legge, e che d'altronde ha dimostrato tanta buona intenzione col ministro del tesoro mio amico allo stralcio che si consente di discutere?

Ma, come mai l'onorevole relatore e la Commissione, nella quale vi sono due dei nostri colleghi della Sicilia, hanno potuto consentire che nell'articolo 9 si parlasse di un tipo di ferrovia come quello della Corleone-Palermo che è la negazione di qualsiasi ferrovia, e che è tanto stigmatizzato e criticato? Basta l'accenno di queste modalità per accrescere nella popolazione la credenza che non ci si vuole dare che un pessimo simulacro di ferrovia, e ciò mi obbliga a proporre la soppressione delle parole le modalità di costruzione e di esercizio saranno stabilite, con opportuni miglioramenti, in relazione a quelle della ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo.

TEDESCO, *relatore*. Con opportuni miglioramenti.

FILI-ASTOLFONE. Lasci, onorevole relatore, questi opportuni miglioramenti. Siamo oramai tanto disgustati di queste frasi vuote che si prestano a significati equivoci, che sarà meglio sopprimerle, perocchè chi deve darvi applicazione saranno i tecnici, e ai tecnici io ricuso fede come la ricuso al Governo quando non compie il suo dovere.

La ferrovia di Corleone-Palermo funziona male: essa è un pericolo per le sue curve, e si esercita con rischio dei viaggiatori. Un solo piccolo tratto mi dicono sia meglio sviluppato ed è quello della Corleone-San Carlo, e quindi non è non solo imitabile, ma nemmeno indicabile. Per queste ragioni io propongo la soppressione del primo capoverso dell'articolo 9 o quanto meno che sia richiamata la dizione dell'articolo 1 della legge 4 dicembre 1902, e debbo supporre che ministro e Commissione non avranno difficoltà di accogliere la mia proposta,

perchè non credo che vi sarà bisogno del capo del Governo con le sue dichiarazioni per togliere questa parte dell'articolo 9.

Non credo che potrete dire che il tipo che indicate sia un miglioramento quando tutti sappiate la differenza che passa tra questa ferrovia complementare Palermo-Corleone con quella studiata dalla Sicula, la quale allora, sperando di costruire ed esercitare le complementari della Sicilia, fece fare degli studi accurati coll'intento di usufruire lo stesso materiale di cui si serviva nell'esercizio delle linee che passano allo Stato.

TEDESCO, *relatore*. Costa 200 mila lire a chilometro.

FILÌ-ASTOLFONE. Onorevole relatore, finora avevate taciuto il costo per riserbare l'impressionante bomba alla Camera, e la vostra notizia ci avverte che la sovvenzione chilometrica non è più in rapporto coll'interesse del capitale che s'impiega; e da ciò un'altra ragione per accrescere il dubbio che il capitale privato, non trovando adeguata remunerazione, impedirà alle Società d'investirlo nella costruzione delle nostre complementari: e mentre per tutte le altre ferrovie non contemplate in questa legge il sussidio si eleva da cinque mila, a 6 e 7,500 lire, nè il relatore, nè i colleghi della Commissione, tennero presente che per la rete Sicula dovevate in proporzione elevare il sussidio chilometrico da lire 8,500 a lire dieci mila, procurando per tal modo una certa equiparazione; sicchè mentre per linee semplicemente indicate, ma non contemplate dalla legge, il sussidio per queste è rimasto inalterato, volete che noi alle stesse linee interessate non facciamo rilevare quest'altra deplorabile disparità di trattamento che, ostacolandone la costruzione deteriora la nostra conduzione?

TEDESCO, *relatore*. Ma non dovete considerare noi responsabili di tutto. Questo poi no. C'è anche il Governo.

FILÌ-ASTOLFONE. Dividerete la responsabilità.

TEDESCO, *relatore*. Già! Almeno un po' per uno. (*Si ride*).

FILÌ-ASTOLFONE. Questo è affare vostro. Ricada sul Governo o la Commissione, per me è indifferente; ma voi, onorevole relatore, che foste l'autore della legge, rilevando che di responsabilità nessuno di voi è esente, riconoscete che anche noi, lamentando che siamo andati degradando, abbiamo ragione di dolerci, e non possiamo avere riguardi, nè reticenze, quando vediamo

conculcato e disconosciuto ciò che per legge ci spetta; e replico che quando Parlamento e Governo non solo non curano gl'interessi generali, ma manomettono la legge, non conosco più nulla, e le popolazioni così trattate non possono riconoscere che la ribellione per mantenere illesi i loro diritti, ribellione che invade anche gli animi meno disposti ad ammetterla, come il mio, ma che, essendo legittima, nessuno può condannare! (*ilarità e commenti*).

TEDESCO, *relatore*. Nientemeno!

COTTAFVI. Bravo il magistrato! (*Interruzioni — Conversazioni*).

FILÌ-ASTOLFONE. Onorevole Cottafavi, qui vi è il deputato, vostro collega, perchè il magistrato è alla Corte! Qui sono rappresentante della nazione, e parlo come sento!

PRESIDENTE. Onorevole Filì-Astolfone, non badi alle interruzioni. Vede, le fanno perdere tempo.

FILÌ-ASTOLFONE. Onorevole Presidente, ella ha ragione; ma qui certi colleghi, sodisfatti delle loro ferrovie, vogliono imporci il bavaglio, e mostrano scandalizzarsi quando chiamiamo le cose col loro nome.

D'altronde, avevo diritto a questo qualunque discorso o lamento, per quanto inutile. Tuttavia, quando ho detto che non c'era che la ribellione, mi pareva di aver conchiuso. Ma dopo il sacro orrore di alcuni, per la mia affermazione, continuo!

Voci. Parli, parli.

PRESIDENTE. Io non ho inteso punto di limitare le sue parole; ho detto di non raccogliere le interruzioni, perchè procurano perdita di tempo.

FILÌ-ASTOLFONE. Ed allora ringrazio il Presidente e concludo. Questa legge, tanto mirificata, e non degna dell'invidia alla quale è fatta segno, non può soddisfare, perchè non arreca nè miglioramenti tecnici, nè economici; perchè essa mi fa l'effetto del Sillabo, e del *non possumus*, e si peggiora in tutto; non aumento per ragione di equiparazione nel sussidio; non sicurezza di costruzione specie se assunta dallo Stato; inadeguato l'assegno annuo, obbligo, se non concesse ad imprese private, di tornare al Parlamento onde provvedere ai maggiori fondi, con tutto il pericolo di qualche legge di rimando, uso Prinetti-Branca, per temibili disquilibri dello stato delle finanze, e con un tipo di scartamento ridotto di cui in Italia non si può trovare di peggio; questo è quello che ci date: e volete che noi così

trattati inalziamo al Governo, a voi inni di soddisfazione, e di ringraziamenti! (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Segua il mio consiglio, onorevole Fili-Astolfone. (*Parità*).

FILI'-ASTOLFONE. Questo poi no, onorevole interruttore, e pregherei il Presidente di rivolgersi all'onorevole Pellerano, che ora io veggio inquieto, senza sapere se è, o no, fra i sodisfatti.

PELLERANO. Fra gli insodisfatti!

PRESIDENTE. Onorevole Pellerano, ella ha anche un ordine del giorno insieme all'onorevole Matteucci; aspetti a dire le sue ragioni.

PELLERANO. Sta bene.

FILI'-ASTOLFONE. Ad ogni modo, io concludo.

Ho voluto dimostrare quali condizioni fa questa legge riveduta e corretta alle popolazioni che l'attendono. Ho voluto rilevare come era inutile ogni tentativo per emendarla. Desiderava perfino non parlare, per abbreviare anche la discussione, ma di fronte alla esagerazione che con quasi quattrocento chilometri di ferrovie la calunniata Sicilia porta seco 52 milioni allo Stato, mentre aveva diritto ad oltre 55 milioni, il silenzio non era possibile.

TEDESCO, *relatore*. Sarebbe stato meglio!

FILI'-ASTOLFONE. Così sarebbe stato meglio, onorevole Tedesco, poichè perfino il giusto sfogo e la giusta critica volevate evitare; ma amico di Cesare, sono molto più amico della verità.

Voi siete stato gran parte, anzi il proponente, il padre legittimo di questa legge, e perciò, colla lode dei sodisfatti, non vi spaccia la espressione della nostra legittima amarezza.

E finisco, volendo augurarmi che questa sia l'ultima volta, e lo sarà certamente, che si abbia a parlare delle ferrovie complementari.

Una voce. Sarà la penultima.

FILI'-ASTOLFONE. E vorrei pur sperare che questa legge non si risolva in un'altra amara irrisione e delusione.

Io vorrei esprimere altresì la speranza che le costruzioni dirette dello Stato fossero proscritte, e preferisco il contratto con Società, le quali vincolano il Governo all'adempimento contrattuale.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. C'è l'articolo 9.

FILI'-ASTOLFONE. Ho già notato la

facoltà di concedere anche alle imprese private e faccio voti che possiate usarla.

Una voce. C'era.

FILI'-ASTOLFONE. Sì, ma prima si parlava della creazione d'un istituto privato allo scopo di costruire; ma la prima parte del disegno di legge essendo stata stralciata era bene che della facoltà si fosse espressamente parlato nella parte che discutiamo.

E così auguro sia scongiurato il pericolo di dovere altrimenti tornare alla Camera.

Ecco, onorevole ministro, quali sono le nostre diffidenze e i nostri timori: pure sperando che finalmente una giustizia, sia pur qualsiasi, venga resa ai legittimi desideri delle popolazioni, anzi al diritto che nessuno, nè Governo, nè Parlamento, potranno nonchè negarci ulteriormente ma contrariarci. (*Vivi commenti-Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Saporo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SAPORITO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1901-902 e per quello 1902-903.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Cottafavi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

COTTAFAVI. A nome della Giunta generale del bilancio, presento alla Camera la relazione al disegno di legge: « Stanziamento di un fondo straordinario di 304,000 lire per il Museo nazionale di Napoli ».

PRESIDENTE. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Callaini a presentare una relazione.

CALLAINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge: « Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Faelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FAELLI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione alla proposta di legge: di iniziativa parlamentare « Provvedimenti per la Regia Biblioteca Palatina di Parma ».

PRESIDENTE. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Alfredo Lucifero, lo invito a giurare. Leggo la formula. (*Legge*).

LUCIFERO ALFREDO. Giuro!

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Esercizio provvisorio a tutto luglio 1905 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1905.

Presenti	244
Votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	215
Voti contrari	29

(*La Camera approva*).

Provvedimenti a favore dei mutuatari dei crediti fondiari (in liquidazione) della Banca d'Italia e del Banco di Sicilia.

Presenti	244
Votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	216
Voti contrari	28

(*La Camera approva*).

Provvedimenti a favore dei mutuatari del Credito fondiario del Banco di Napoli e sistemazione dei rapporti del Credito fondiario in liquidazione del Banco di Napoli.

Presenti	244
Votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	218
Voti contrari	26

(*La Camera approva*).

Costruzione di edifici a Cettigne (Montenegro) ed a Sofia (Bulgaria) per uso di quelle regie rappresentanze.

Presenti e votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	207
Voti contrari	37

(*La Camera approva*).

Ricostruzione della casa demaniale in Terapia ad uso della regia ambasciata in Costantinopoli.

Presenti e votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	207
Voti contrari	37

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Agnetti — Aguglia — Albasini — Albertini — Albicini — Angiolini Arigò — Artom — Astengo — Aubry — Auteri-Beretta.

Badaloni — Barnabei — Basetti — Bergamasco — Berio — Bertarelli — Bertolini — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bissolati — Bonacossa — Bonicelli — Borsarelli — Bottacchi — Buccelli.

Cabrini — Callaini — Calleri — Camera — Campi Emilio — Canetta — Canevari — Cao-Pinna — Carcano — Carugati — Caseino — Cassuto — Castellino — Castiglioni — Cavagnari — Cerulli — Cesaroni — Chimenti — Chimirri — Ciartoso — Ciarelli — Cimati — Cimorelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Colosimo — Conte — Cornaggia — Cornalba — Costa — Cottafavi — Credaro — Crespi — Croce — Curreno — Cuzzi.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'Alife — Dal Verme — Daneo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Gennaro Emilio — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arnela — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Novellis — De Seta — De Tilla — De Viti De Marco — Di Cambiano-Ferrero — Di Saluzzo — Di Sealea — Donati.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Faranda — Farinet Francesco — Fasce — Fazi Francesco — Fede — Fera — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Fill-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortunato — Francica-Nava — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Fusco.

Galletti — Gallino Natale — Gallo — Gattoni — Gattorno — Giardina — Ginori-Conti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giunti — Goglio — Graffagni — Guarracino — Gucci-Boschi — Guerci.

Lacava — Landucci — Lazzaro — Leone — Libertini Gesualdo — Licata — Loero — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero Al-

fonso — Luzzatti Luigi — Luzzatto Riccardo.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Malvezzi — Mantovani — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marcello — Marescalchi — Marghieri — Marsengo-Bastia — Masi — Masselli — Matteucci — Meardi — Melli — Mercè — Mezzanotte — Mira — Monti Gustavo.

Negri De-Salvi — Nitti — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orlando Vittorio Emanuele — Orsini Baroni.

Pais-Serra — Pala — Pandolfini — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pellerano — Pennati — Perera — Petroni — Pilacci — Pini — Pipitone — Placido — Podestà — Poggi — Pompilj — Pozzato — Pozzi Domenico — Pugliese.

Quistini.

Raggio — Raineri — Rebaudengo — Reggio — Riccio Vincenzo — Rizza Evangelista — Rizzone — Romanin-Jacur — Roselli — Rossi Enrico — Rossi Luigi — Rota — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santoliquido — Scaglione — Scellino — Schanzer — Sesia — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonino — Soulier — Spada — Spagnoletti — Spallanzani — Spingardi — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Strigari.

Talamo — Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Turco.

Umani.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendramini.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zaccagnino — Zella-Milillo.

Sono in congedo:

Barzilai.

Cappelli — Cirmeni.

De Asarta — De Gaglia — De Gennaro-Ferrigni — De Luca Paolo Anania.

Gaetani di Laurenzana.

Lucchini Angelo.

Mariotti — Mendaia.

Piccinelli — Pinchia.

Resta-Pallavicino — Ronchetti — Rossi Teofilo — Rovasenda.

Sormani.

Sono ammalati:

Botteri.

Ch'apusso.

Galli — Giolitti.

Larizza — Leali.

Massimini.

Rizzetti — Rizzo Valentino.

Sorani.

Assenti per ufficio pubblico.

Morpurgo.

Votazione segreta di cinque disegni di legge.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione segreta degli altri cinque disegni di legge approvati stamane per alzata e seduta.

Modificazioni alla tariffa doganale e disposizioni sull'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati del caffè.

Pensioni al personale operaio delle regie saline.

Provvedimenti sul dazio di consumo.

Modificazione alla tabella organica del personale di 4ª categoria (quadro 1º) dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Costruzione di un edificio in Roma per la sede dell'Amministrazione centrale delle Casse di risparmio postali.

Si faccia la chiama.

PAVIA, segretario, fa la chiama.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione delle linee complementari.

PRESIDENTE. Lasciamo le urne aperte e continueremo nella discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione delle linee complementari.

Prego gli onorevoli colleghi di prendere i loro posti.

L'onorevole Daneo ha facoltà di parlare.

DANEO. La dichiarazione veramente insolita con la quale l'onorevole presidente del Consiglio aprì questa discussione, dovrebbe aver troncato i nervi ad ogni proposito, nonchè di proporre modificazioni, di fare osservazioni anche al disegno di legge; tuttavia io credo che anche alle parole dell'onorevole presidente del Consiglio si debba dare un'interpretazione che concordi con gli

usi parlamentari e con quella deferenza, che certo in lui è grandissima, al dovere che ha anche il Governo di arrendersi a quelle dimostrazioni della giustizia e dell'opportunità di una proposta che possano risultare dalla discussione. Con questa fede, che è ferma in me e che io mi auguro di non perdere, mi accingo a fare una dichiarazione in nome di grandissima parte della deputazione del Piemonte e della deputazione della Liguria occidentale: e parlo di rappresentanze regionali non perchè noi crediamo che gli interessi delle rispettive regioni possano mai essere separati e distinti da quelli generali, poichè nessuno più di noi, anzi, vede con simpatia e con sentimento di adesione calda e di entusiasmo portati avanti e soddisfatti gli interessi di regioni fino a ieri abbandonate e che hanno tutto il diritto alla loro parte nel banchetto ferroviario, alla loro ora di soddisfazione e di giustizia; ma parlo di rappresentanze regionali nel senso che abbiamo ciascuno nella rispettiva regione conoscenza migliore di speciali interessi e dovere di tutelarli. E nessuna dichiarazione del presidente del Consiglio, nessuna spinta dell'ora, può togliere a noi, nonchè il diritto, il dovere di portare qui la voce di quei legittimi e grandi interessi delle nostre regioni, che armonizzino con gli interessi della nazione; legittimi interessi di cui il Parlamento in qualunque ora, anche nelle ultime che precedono le vacanze, non può negare di ascoltare la voce e le ragioni, per deciderne con ispirito di equità e di giustizia.

Se il disegno di legge di cui parliamo si fosse limitato a provvedere ad alcune linee complementari lasciate finora in abbandono, se anche avesse spinto la sua provvidenza fino a contentare ed a calmare, diremo così, gli spiriti di ribellione anche dell'amico Filiberto e di altri colleghi, reclamanti per altre linee già incluse nelle deliberazioni della Camera l'adempimento di antiche promesse, noi avremmo applaudito e ci saremmo uniti a loro nel votare con entusiasmo quanto dovesse soddisfare alle loro legittime aspirazioni.

Ma l'onorevole relatore, che in questa occasione aveva speciale e grande autorità, non solo per la sua indiscussa competenza, non solo per la simpatia che su questi banchi specialmente segue la sua persona, il suo ingegno e la sua parola, ma per la particolare ragione di essere stato in questa faccenda il padrino della creatura propria e di venire, nuovo esempio, come presi-

dente di Commissione e come relatore a presentare al battesimo il disegno a cui aveva dato la luce come ministro, pur distruggendone una parte, non per voluttà di Saturno, ma per voler intanto mandare in porto quella parte della sua creazione che reputava più opportuna e matura: il relatore, ripeto, si lasciò trasportare dalla tentazione di ottenere a talune provincie fin d'ora riconosciuta una specie di ipoteca, un diritto di prelazione per certe linee non affatto incluse tra le complementari. E così egli riassunse in un elenco allegato di speciali linee quelle che chiama proposte di Corpi morali ed anche di semplici deputati.

Noi avremmo dunque taciuto, e votato se questo elenco non avesse risvegliato l'attenzione, le memorie e i desideri legittimi delle nostre popolazioni. E se a questo elenco di alcune linee, che forma l'allegato 2 del disegno di legge, non si fosse inoltre, con più grave pericolo di ingiustizia, unita la presentazione dell'articolo 13, che fu ispirato alla buona intenzione di aprire uno spiraglio di luce, una promessa di giustizia anche in argomenti che non sono compresi nel disegno di legge, ma che produsse in realtà l'effetto opposto, io non avrei avuto, ragioni mie o mandato dai colleghi di parlare. Ma poichè questo elenco e questo articolo furono fatti ed i desideri, le speranze ed i rimpianti delle popolazioni furono così solleticati: poichè quest'articolo 13 fu messo avanti come una promessa, noi crediamo doveroso e opportuno che in questo articolo tutto il problema si accenni, e sia come un'ipoteca sul futuro. E così da ciò noi abbiamo tolto non solo la ragione, ma l'imperiosa necessità di parlare.

Ni rappresentiamo invero popolazioni che non possono ammettere che grandi interessi e grandi linee che da molti anni sono agognate, che ogni giorno che passa rende più necessarie, ed a cui certo il relatore, e come ministro, e come funzionario, e come studioso di questi argomenti, ha già dovuto dedicare molte volte la propria attenzione, e attenzione adesiva, ed anche dare il plauso, non possono ammettere queste popolazioni che quelle linee rimangano senza una parola di speranza, senza una promessa, senza un accenno. Non possono ammettere che, quando si dispone coll'articolo 13 di concedere un più alto sussidio, fino a lire 7,500, a linee di traffico anche limitato, che percorrono in gran parte terreni montuosi ma certo non sorpassano le barriere delle più alte montagne, che non

attraversano cioè l'Appennino e le Alpi, lo si chiuda poi, non lasciando che possano concorrere a godere del fondo normale ferroviario, a quelle linee appunto che tendono ad aprire nuove correnti internazionali nostro lavoro, alla nostra emigrazione, alle nostre industrie, ai nostri commerci; che sperano di aprire nuove vie ai nostri porti in cui pulsa pure tutta la vita dell'attività nazionale, e da cui tutte le regioni, senza distinzione, attendono larghezza di traffici economici, sicurtà di ricchezze avvenire.

In questa condizione (non farò un elenco di linee, chè molte già sono e più potrebbero essere), noi abbiamo dovuto pensare che i nostri porti, cominciando da quello di Genova ed arrivando a quelli di Savona e di Oneglia e Porto Maurizio, a tutti i porti insomma della Liguria occidentale, dei quali si serve il nostro operoso Piemonte, ormai già sono affaticati dal movimento dei nostri traffici e delle nostre industrie.

Noi non abbiamo potuto dimenticare (ed il relatore lo sa: perchè, come ministro, potè assistere più volte al doloroso spettacolo delle stazioni chiuse per settimane al traffico che vi si affollava; e sono le maggiori stazioni delle linee che tendono a Genova, a Savona, a tutti i nostri porti) non abbiamo potuto dimenticare che ciò che oggi è ingombro salutare costituirà, fra pochi anni, insufficienza normale e disastrosa, onde ne morrebbero le industrie, che pure il Governo, per interesse o progresso nazionale, ha funzione di eccitare, incoraggiare e svolgere; ne morrebbero le industrie, se queste vie non trovassero aperte, e facili e sufficienti alla produzione e al movimento, e verso i porti e verso le Nazioni vicine, mercati di rifornimento e di spaccio per le nostre produzioni.

Noi abbiamo dovuto così ricordare i disegni antichi e i recenti di linee che, per se stesse, non saranno mai un cattivo affare ma che traversando la catena delle Alpi e degli Appennini e affrontando altissimi dislivelli con titaniche opere di gallerie o di viadotti (e il relatore e il ministro lo sanno) non si potranno mai costruire con meno di 600 e 700 mila lire al chilometro in media, per tutto il percorso.

Ministro e relatore sanno che questa fu infatti nel passato la media del costo delle linee che traversano valichi alpini od appenninici. Essi sanno che questo è il costo minimo preveduto per le linee di Cartosio-Savona, Garessio-Oneglia e delle linee nuove disegnate Genova-Rigoroso-Tortona e della

Torino-Martigny, e della Torre Pellice Mont-Dauphin e di tutte quelle insomma che dai grandi mercati e centri industriali dell'Alta Italia tenderebbero ai mercati della Europa centrale, occidentale od orientale o ai nostri porti presenti o a quelli già designati nel futuro.

Il ministro e il relatore che sanno tutto questo, sanno poi che queste linee alla pari, ad esempio, delle linee Torino-Modane e Torino-Savona, possono prometterci, come hanno già queste, un traffico che dia un reddito lordo all'incirca di 40 mila lire per chilometro; ma che se questo reddito anche si raggiunge, data la necessità di consacrare il 50 o 52 per cento del reddito della spesa di esercizio, l'interesse non risponderebbe mai che all'incirca alla metà della spesa di costruzione. Essi sanno anzi che finora tali linee furono fatte a tutte spese dell'Erario, e comprendono che la proposta che noi presentiamo come emendamento all'articolo 13, di limitare il sussidio in ipotesi, alla metà della spesa di costruzione, è forte, è opportuna, è buona precauzione di tutela per l'erario. Così noi diremmo una volta che lo Stato non vuol più esporsi al rischio delle costruzioni costose e fantasiose, ma bensì dare un affidamento che, quando corpi morali e privati veramente intendano a creare nuove e proficue strade verso i porti, o nuove strade internazionali, il Governo potrà, verificata l'importanza della nuova via, e nei limiti dei fondi disponibili, consentire in massima a concorrervi fino alla metà della spesa, il reddito stesso della linea dovrà da parte dei promotori e a loro rischio, essere calcolato come di tale importanza, da poter coprire l'altra metà del capitale, l'interesse cioè e l'ammortamento.

Così noi ci siamo decisi, contemperando le aspirazioni, e i diritti delle popolazioni cogli interessi legittimi dell'erario, a proporre una aggiunta nel senso indicato.

Noi abbiamo inteso di considerare specialmente l'ipotesi delle linee includenti valichi alpini od appenninici, come già d'essi, perchè alle altre, con opportune modificazioni, se occorra, l'articolo 13 e il successivo in esso contemplato di lire 7,500 certo provvedono già, in misura che pare nella maggior parte dei casi sufficiente.

Ma per i grandi valichi una sovvenzione di questo genere sarebbe semplicemente irrisoria.

E così noi abbiamo accennato essenzialmente che « la sovvenzione potrà essere au-

mentata fino a commisurare il sussidio alla metà del costo preveduto, per linee destinate a stabilire attraverso valichi alpini nuove comunicazioni internazionali, oppure a mettere in comunicazione coi porti di mare attraverso valichi appenninici linee già esistenti o capoluoghi di province ».

Presentando tale proposta noi speriamo ancora che le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio non possano ad aggiunte di questo genere riferirsi. Egli ha forse voluto con ciò chiudere una cataratta contro la proposizione di nuove linee, importanti nuovi aggravii finanziari, ma non ha certo voluto impedire che nell'interesse dell'erario e delle popolazioni fosse scritta nella legge una massima parallela all'altra già scritta per le minori linee nello stesso articolo 13, che prescrive cioè i limiti nei quali anche per le linee maggiori si aggireranno i sussidi per l'avvenire, per quanto almeno riguarda il fondo annuale stanziato per i sussidi ferroviari.

Noi insistiamo, con speranza e con fiducia, su questa nostra proposta. Noi siamo disposti anche ad approvare una legge per linee che c'impone di sussidiare dirò così, il sentimento (e dico sentimento, perchè ha detto bene il relatore, che non c'è da aspettarsi buon reddito immediato del traffico dalla gran parte di queste linee); e auguriamo che esse debbano aprire la via ai traffici avvenire, che siano un conforto per popolazioni che sinora dell'unità nazionale non hanno forse risentito che i pesi e i dolori.

A queste linee noi, ripeto, diamo tutto il nostro appoggio, ma lo diamo con la riserva, con la fiducia, con la sicurezza, che al sussidio per queste linee, che ho chiamato di sentimento, si accoppino i provvedimenti, o almeno le promesse e gli affidamenti anche per quelle linee che possano essere consigliate non più principalmente dal sentimento, ma dalla ragione economica e dalla ragione finanziaria.

Se noi non dessimo a tutte le popolazioni, a tutte le provincie, ad un tempo quegli affidamenti ragionevoli che esse chiedono, noi potremmo lasciare dietro questa legge invece di una sola eco di benedizioni, anche quella delle imprecazioni e strascico di malcontenti e di dolori.

Ognuno di noi sente i propri doveri come rappresentante della intera nazione, ma ognuno di noi conosce meglio, sente e deve portare qui la voce degli interessi che intorno a lui si volgono e si muovono.

Portando qui la voce di questi interessi

comuni a molte provincie ma urgenti per due grandi regioni, e chiedendo che se ne tenga conto in una misura che crediamo legittima e che nessuno certo può dire che sia eccessiva, noi abbiamo adempiuto a questo dovere. Ed alle dichiarazioni, che spero saranno franche ed esplicite da parte del Governo su questo punto, noi informeremo la nostra condotta. (*Bene! — Vive approvazioni!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme.

DAL VERME. Io parlerò due o tre minuti soltanto. Nel leggere gli ordini del giorno e gli emendamenti, mi sono meravigliato di non trovare il mio nome.

Difatti io aveva intenzione di presentare un articolo aggiuntivo, ma non l'ho fatto in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio. Ora però, avendo udito quanto ha detto, così bene e con parola adorna, assai meglio di quello che io possa dire, l'onorevole Daneo, che è uno dei firmatari di un emendamento all'articolo 13, non posso fare altro che associarmi pienamente a quanto egli ha detto e pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dare anche a me le stesse spiegazioni chieste dall'onorevole Daneo; cioè per tutte quelle linee, che non sono comprese nelle complementari, ma che sono pure di grande importanza e che, secondo la legge che abbiamo sott'occhio, non dovrebbero avere altra sovvenzione chilometrica che quella di 7500 lire. Ora questa, in paragone di quelle già nominativamente concesse per tronchi di assai minore importanza e limitati ad interessi regionali, pare a me che riesca un assurdo. E difatti, come tutti conoscono, sono state date sovvenzioni di 8 mila e di 10 mila e di 12 mila lire a tronchi di interesse locale, e sovvenzioni anche di 18 mila lire per tronchi di montagna, ma sempre di interesse limitato. Ripeto che in confronto dei grandi interessi rappresentati da certe grandi linee (che non voglio indicare se al mezzogiorno, o al centro o nel settentrione d'Italia), a me sembra che la sovvenzione stabilita in 7,500 lire sia, come ho detto testè, un assurdo, e non aggiungo altro. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pellerano.

PELLERANO. È stata fatta fiera opposizione alla presente legge, sono stati presentati emendamenti ai diversi articoli specialmente perchè la discussione si è aperta sul testo presentato dalla Commissione par-

lamentare, e non su quello proposto dal Governo.

L'onorevole Tedesco, quando era ministro, comprendeva la responsabilità che aveva di fronte a tutte le regioni d'Italia, di tutelare cioè egualmente gli interessi di tutti, e quindi volendo ottemperare all'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902 proponeva l'articolo 12 così concepito: « Il Governo provvederà, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione: a) della ferrovia da Poggio Rusco a Verona e di *quelle altre linee complementari considerate nella legge 4 dicembre 1902. n. 506*, che il ministro dei lavori pubblici, sentiti il Comitato superiore delle strade ferrate ed il Consiglio dei ministri, riconosca necessario per le condizioni dell'esercizio e del traffico, di aggregare alla rete principale ».

In questo articolo tutte le linee comprese nella legge del 1902 avevano lo stesso trattamento. Voi non facevate allora nessuna distinzione, voi non sceglievate tra queste linee l'una piuttosto che l'altra e di ciò d'olde all'onorevole Tedesco, perchè egli comprendeva che il fare diversamente sarebbe stato un suscitare interessi regionali. Invece quando dal banco dei ministri l'onorevole Tedesco è ritornato a quello di deputato, egli si è rammentato (e questo è umano) di essere il deputato di una regione e insieme con la maggioranza della Commissione ha proposto l'articolo 6 che è affatto diverso dall'articolo 12 del progetto ministeriale.

TEDESCO, *relatore*. Ma se l'abbiamo concordato col Governo!

PELLERANO. Il Governo ha fatto male a concordare.

L'articolo 6 dispone:

« Il Governo provvederà, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione del tronco da Spilimbergo a Gemona, del tronco da Poggio Rusco a Verona; delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano-Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese a sezione ridotta e Cosenza-Paola a sezione normale e alla costruzione delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Bella Aidone » e qui vi siete fermati. E perchè vi siete fermati?

Con quale criterio avete scelto queste ferrovie piuttosto che le altre? Perchè avete trascurate completamente le linee della media Italia? Perchè avete trascurata la linea Aulla-Lucca e le linee Urbino-Sant'Arcangelo e Fabriano-Santa Barbara?

Queste linee erano pure incluse nella legge del 1879 ed erano pure fra le complementari; dunque quale criterio vi ha guidati nello scegliere le une piuttosto che le altre?

Voi, onorevole Tedesco, dovevate fermarvi adire, come avete fatto quando eravate ministro, che dovranno avere la preferenza quelle linee che saranno riconosciute come le migliori per le condizioni dell'esercizio e del traffico ad essere aggregate alla rete principale, sentiti il Consiglio superiore delle strade ferrate, che è un Corpo competente, ed il Consiglio dei ministri.

Il Governo non ha fatto bene ad accettare il vostro articolo e quindi l'articolo 7 successivo perchè io vi dimostrerò che se vi erano linee che dovevano essere prescelte, erano appunto quelle dell'Italia media, e come l'Italia centrale sia la parte d'Italia che abbia minor numero di ferrovie delle altre regioni, perchè sopra 100 chilometri quadrati e 100 mila abitanti ha soltanto chilometri 2.7 di ferrovie. Anche quando la legge del 1879 avrà la sua piena esecuzione (e voi lo sapete perchè ve lo disse l'onorevole Grimaldi in uno dei tanti discorsi che fece in quel tempo) le provincie settentrionali avranno chilometri 4.99, le provincie meridionali 4.84, e le provincie dell'Italia media 4.76.

« Non capisco proprio che cosa abbia fatto questa media Italia per essere così trascurata. Ma vi è di più. Le linee a cui avete data la preferenza hanno forse il carattere di una generale utilità e sono forse maggiormente produttive delle altre? Neppur questo è vero, come vi dimostrerò in appresso.

Io non vi parlerò della Urbino-Sant'Arcangelo e della Fano-Santa Barbara, perchè l'una e l'altra hanno i loro rappresentanti che meglio di me ve ne hanno descritta l'utilità sotto tutti i rapporti; vi parlerò invece della Aulla-Lucca. L'onorevole presidente del Consiglio ad un nostro collega che diceva: che la linea che egli difendeva era una linea strategica, rispondeva sorridendo ieri: « quali linee non sono strategiche? »

E diceva benissimo, perchè quando questa strategia è solamente asserita dal deputato interessato comprendo anch'io che si possa scherzare su tale parola: ma riguardo alla Aulla-Lucca esiste il parere dello stato maggiore italiano e della Commissione reale istituita nel giugno 1901, presieduta dall'onorevole Giusso, della quale facevano parte un ufficiale superiore dello stato maggiore che oggi è generale, il gene-

rale Piacentini, e tutte le nostre migliori capacità ferroviarie.

Orbene, che cosa diceva la Commissione della Aulla-Lucca? Udite:

« Con la costruzione della ferrovia Aulla-Lucca si raggiungerebbero scopi assai importanti, taluni anzi di primo ordine nei riguardi della difesa dello Stato: 1° Anzitutto si migliorerebbero le condizioni della mobilitazione e della radunata del nostro esercito nella valle del Po. Per compiere tale radunata si dovranno trasportare a nord dell'Appennino tutte le truppe e materiali che in tempo di pace si trovano nella parte peninsulare d'Italia valendosi all'uopo delle ferrovie che valicano l'Appennino stesso, non potendo fare sicuro assegnamento sulle ferrovie litoranee troppo esposte alle offese dalla parte del mare;

2° Oltrechè per la radunata dell'esercito la linea è anche importante per le operazioni successive che l'esercito dovesse compiere, quando, perduta la linea delle Alpi e quella del Po, fosse ridotto a difendersi sull'Appennino settentrionale;

3° Oltre ai compiti generali sopraccennati, la ferrovia Lucca-Aulla adempirebbe anche ad un compito speciale rispetto alla piazza di Spezia. La Spezia è il nostro principale arsenale marittimo ed insieme una grande piazza di guerra. Come tale, sarebbe indispensabile che essa fosse sempre legata all'esercito operante, ovunque si trovi.

La Spezia dovrebbe quindi comunicare ferroviariamente, sia con la pianura del Po, dove l'esercito si raduna al principio della guerra; sia con l'Italia centrale, dove esso potrebbe essere obbligato a ripiegare, quando avesse perduto l'anzidetta pianura. La prima comunicazione già esiste con la Parma-Spezia; manca la seconda, che non potrebbe essere costituita in modo sicuro, che dalla Lucca-Aulla. Questa in tal caso, compirebbe l'ufficio di approvvigionamento e di soccorso della piazza forte in questione.

Non è dunque il deputato del collegio che viene a dirvi che la linea è strategica, ma è una Commissione competentissima, di cui faceva parte un ufficiale superiore dello Stato maggiore. Vi ricorderò anzi che il generale Cosenz, quando era capo dello stato maggiore, ad Antonio Mordini che lo interrogava in Senato, disse, che per la difesa nazionale la Lucca-Aulla era necessaria quanto il pane.

Ma questa linea ha pure una grande importanza economica. Quella stessa Commissione infatti, valendosi delle notizie e

dei dati raccolti dalla sottocommissione recatasi sul posto, si convinse che la linea Lucca-Aulla non solo aveva importanza militare, ma anche importanza commerciale. Essa diceva: « Le regioni che saranno attraversate, cioè la Garfagnana e la Lunigiana, sono ricche di marmi di qualità svariate, ma tutte pregevoli.

« Già importanti cantieri privati sono sorti per esercitare queste cave, servendosi come forza motrice dell'acqua che cola abbondante e perenne dalle Alpi Apuane. La linea passerebbe proprio nel cuore degli agri marmiferi, le future stazioni di Piazza al Serchio e di Monzone raccoglieranno indubbiamente la grande produzione, che si valuta a circa 200 mila tonnellate e che oggi è trasportata con mezzi primitivi. Oltre i marmi la regione vanta estesi e folti boschi di faggio e di castagno la cui produzione ricaverà indubbiamente grandi vantaggi dalla nuova via di comunicazione. E di certo, costruita la nuova ferrovia, le forze idrauliche del Serchio, del Lucido, e dell'Aulella riceveranno più utile e più ragionevole applicazione e potranno essere fondamento di un futuro risveglio industriale ».

Abbiamo dunque una linea che era compresa nella legge del 1879, che è riconosciuta di utilità militare ed economica, per la quale fino da ora si prevede un prodotto lordo chilometrico di lire 11,500; orbene viene questa legge e della linea in questione non si occupa affatto, antepoendole altre linee che non hanno certo i caratteri della nostra, e che sono molto meno importanti.

L'onorevole Fili-Astolfone si riscaldava tanto per la sua linea...

Voci. E giustamente.

PELLERANO. ...e giustamente; ma che cosa dovremmo dire noi che non abbiamo avuto neppure l'onore di essere compresi nell'articolo 6 da voi redatto mentre la sua vi è compresa?

TEDESCO, *relatore*. Si c'è.

PELLERANO. È vero, c'è! Ma alla lettera E! Gliela leggerò: « E delle altre ferrovie complementari indicate nella legge 4 dicembre 1902 n. 506 e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904, n. 140 ». (La mettono insieme a quelle proposte nel 1904!)

LACAVA. Sono utilissime quelle.

PELLERANO. Saranno utilissime, ma la nostra è la più vecchia di tutte, e *prior in tempore, potior in jure*. (*Interruzioni del deputato Lacava — Commenti*).

TEDESCO, *relatore*. La Basilicata ha avuto tardi giustizia.

LACAVA. Non si deve permettere di dire queste cose; quando ella non conosce le condizioni di quelle regioni. (*Commenti*).

PELLERANO. Io sono stato frainteso, perchè io non ho detto che queste linee non dovevano essere messe nella legge, ho detto che l'Aulla-Lucca doveva stare in compagnia delle altre prime perchè più anziana. Se ella avesse avuto la bontà di starmi a sentire, avrebbe capito che le mie parole indicavano questo pensiero.

LACAVA. Per arrivare a casa bisogna fare otto ore di carrozza! Non ci sono altri deputati in simili condizioni.

PELLERANO. Dunque la linea Lucca-Aulla è stata messa dalla Commissione nell'articolo 6, ma alla lettera E, cioè si è ripetuto l'articolo 7 della legge del 1902 e si è detto ancora una volta come si diceva nel 1902: se non sarà concessa, allora presenteremo un altro disegno di legge.

Ma la stessa cosa potevate dire per le altre quattro o cinque che avete nominate, oppure dovevate aggiungere ad esse la nostra, e non dovevate metterla alla lettera E, ma alle lettere A, B, C e D, perchè, come ho già dimostrato, la nostra è antica quanto le vostre. La nostra ha un'utilità grandissima sia dal lato militare, sia dal lato economico e commerciale.

Ma mi direte: con la legge del 1902 vi abbiamo dato diciotto mila lire a chilometro come sussidio, e quindi attendete che venga qualcuno che la costruisca con quel sussidio. La stessa cosa potevate dire per la Spilimbergo-Gemona, che pure ha avuto il sussidio e per la quale ci sono state due domande di concessione; ma invece l'avete messe brivamente fra le preferite, all'articolo 6.

LACAVA. Io l'ho sostenuta.

PELLERANO. È vero che la legge del 1902, concede le diciottomila lire a chilometro a quella ditta privata che domanderà la concessione della Aulla-Lucca, e c'è anche stata una ditta che ha chiesto questa concessione; ma l'onorevole Tedesco sa meglio di me, perchè è stato ministro dei lavori pubblici, che nonostante questa domanda e nonostante che il Comitato superiore delle strade ferrate abbia proposte le diciotto mila lire, il ministro del tesoro non le ha volute dare. Per la qual cosa non la volete far costruire dallo Stato, non la volete dare in concessione; dite francamente dunque che non ne volete far niente, almeno sarete più franchi e più leali

e le nostre popolazioni si metteranno una buona volta in pace.

Del resto il sistema delle concessioni è un sistema che è fallito, perchè basta prendere i quadri sinottici della relazione della Commissione per vedere come dal 1896 in poi solo quattro piccoli tratti di ferrovie siano stati concessi, e neppure a privati, ma a comuni e provincie. La Commissione mette tra le concessioni a privati anche quei tronchi di ferrovia, che furono costruiti dalle tre grandi reti. Ma ciò non è esatto, inquantochè tali convenzioni non furono concessioni, ma costruzioni in appalto con pagamenti a lunga scadenza. Concludendo io non comprendo perchè quei sentimenti di concordia, che ispirarono la legge del 1879 e la discussione, che fu fatta in quel tempo, siano esulati dalla nostra Camera. Fa piacere leggere quella discussione, perchè si vede come il desiderio comune era quello di contentare ugualmente tutte quante le regioni d'Italia. Io non vi starò a leggere, perchè sarebbe troppo lungo, tutto ciò, che fu detto in quella occasione, ma vi leggerò le conclusioni del discorso dell'onorevole Angeloni, che prese parte grandissima a quella discussione. Egli terminava il suo dire con queste parole:

« Così noi proveremo al paese che, qualunque sia il luogo natio, d'onde noi siamo venuti in questa Roma novella, qualunque sia il posto, che occupiamo in questo recinto, siamo tutti animati da una sola idea ed uniti da un solo vincolo, quello di cooperare con tutte le nostre forze alla grandezza ed alla prosperità della patria ».

E non sono parole, onorevoli colleghi, inquantochè furono seguite dai fatti, perchè realmente la legge del 1879 ebbe riguardo a tutti gli interessi regionali. Io credo che noi non facciamo bene a mostrarci così discordi in questa questione! Io ho gittato il pomo della concordia al Governo; io ho detto: fate votare gli articoli del progetto governativo, e noi ritireremo i nostri emendamenti. Siamo più papisti del Papa, più realisti del Re e più ministeriali di voi; noi ci accontentiamo che voi non accettiate gli articoli 6 e 7 della Commissione e che invece facciate votare gli articoli 12 e 13 del vostro progetto. E ciò vi proponiamo pure sapendo di non tutelare i nostri interessi come meriterebbero, ma ispirati a quei sentimenti nobili ed elevati, che presiedettero alla discussione del 1879. Onorevoli ministri, onorevoli signori della Commissione, onore-

voli colleghi, dobbiamo tutti essere persuasi che l'unità vera d'Italia riposa nell'armonia degli interessi di tutte le regioni, *ugualmente ed equamente difesi*. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Pellerano, ella ha svolto anche l'ordine del giorno?...

PELLERANO. Sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turco.

TURCO. Onorevoli colleghi, non ho veramente vaghezza di polemizzare coll'oratore, che mi ha preceduto, appunto perchè non voglio invidiare la sorte dei famosi capponi di Renzo. Dirò piuttosto che sono sacri i diritti della Aulla-Lucca, ma non credo che possano i diritti della Aulla-Lucca, indebitamente trascurati fin ad oggi, oscurare il diritto delle linee, che noi abbiamo il dovere di difendere. Sarà più prudente consiglio, onorevole Pellerano, stringerci in una intesa comune per pretendere una buona volta e definitivamente che lo Stato adempia ai suoi doveri verso noi, e verso la patria italiana.

Io non so perchè con tanta furia da ogni lato si sia dato addosso all'ex-ministro, oggi relatore della legge sulle complementari e al presente ministro dei lavori pubblici. Io anzi dirò, con la franchezza che forse sarà indice di ingenuità, che ho la massima lode da tributare a loro, in quanto che essi, e l'uno e l'altro, hanno tentato di riprodurre parlamentariamente quello che oggi si tenta di riprodurre scientificamente, il fenomeno della generazione spontanea: hanno cercato di fare delle ferrovie lavorando nel vuoto... senza milioni! Ora comprenderete, onorevoli colleghi, che per quanto sian grandi il desiderio e l'attitudine dell'uno e dell'altro, certo il tentare d'avviare la costruzione di ferrovie senza avere milioni a disposizione è cosa che supera l'ordinaria possanza dell'ingegno umano.

Quindi, lasciamo stare in pace questi due onorevoli colleghi i quali con il presente progetto, che contempla il primitivo progetto ministeriale e il progetto della Commissione, non fanno che darci una prova solenne che essi, uomini d'alto e d'elevato ingegno e di animo aperto agli interessi nazionali, hanno voluto collaborare per tentare una soluzione la cui buona fortuna davvero non stava nella loro buona volontà di raggiungere.

Ma dopo questo, onorevoli colleghi, consentite a me di rilevare il carattere essenziale della legge che discutiamo, che è

quello di una nota **dolorosa**. Mentre da tutti i banchi della Camera, dagli stessi banchi ministeriali, dalla stessa autorevole relazione si denota in maniera non dubbia il carattere di perentoria necessità di queste linee, noi dobbiamo purtroppo confessare che coi massimi sforzi l'erario dello Stato non può concedere che dodici milioni soltanto contro 108 che rappresentano il minimo del fabbisogno per la costruzione di queste linee.

Dunque devesi confessare con dolore e con rammarico che per quanto si decantino le presenti migliorate condizioni dell'erario dello Stato italiano, purtroppo noi siamo nella dolorosa condizione di non poter disporre neppure della metà o della quarta parte del fabbisogno per quelle opere che non rappresentano un semplice coronamento o perfezionamento, ma rappresentano una elementare necessità della vita nazionale.

L'onorevole Fortis, presidente del Consiglio, diceva una grande verità allorquando per comprovare che le spese nuove chieste per la guerra non andranno a carico della massa dei contribuenti, diceva che sono i sopravvanzi dei bilanci quelli che saranno destinati alle nuove spese militari. Ma non si avvedeva nel dir ciò, che veniva ad enumerare un'altra verità, e cioè che non saranno tutti indistintamente i contribuenti d'Italia chiamati a sostenere il peso delle nuove spese militari, saranno chiamati invece quei tali contribuenti d'Italia che avrebbero avuto diritto a godere degli avanzi, in altri termini, quei contribuenti d'Italia che maggior diritto, per le loro eccezionali condizioni di miseria avrebbero avuto di affacciare per essere sodisfatti con gli avanzi del bilancio.

Di guisa che, onorevoli colleghi, siamo noi i più indigenti, i contribuenti delle regioni diseredate, quelli che, soli, veniamo a sostenere il peso delle nuove spese militari.

Siamo noi i complementaristi, perchè io consento con l'onorevole Fortis quando dice che sarebbe stato inutile sperare che questi sopravvanzi di bilancio avessero potuto destinarsi a sgravi, perchè sarebbero sorte altre esigenze, che avrebbero fatto ressa per poterli assorbire. Ma fra queste esigenze, certo la più urgente sarebbe stata quella delle ferrovie, perchè non è concepibile uno Stato moderno che si avvia per il cammino del progresso delle industrie e dei commerci, possa restare ancora senza ferrovie:

epperò la prima esigenza, che avrebbe potuto utilmente avvantaggiarsi dell'avanzo dei bilanci, sarebbe stata l'esigenza ferroviaria, e non della Calabria soltanto o della Sicilia, ma di tutte le ferrovie che sono destinate a completare il sistema arteriale delle ferrovie italiane.

Dunque siamo noi, siamo i complementaristi, quelli che paghiamo le nuove spese militari. E noi fummo logici allorquando, pur non avendo sentimenti antiunitari, pur desiderando al pari di ogni altro la grandezza della nostra Italia, abbiamo detto no alle nuove spese militari, per dire che non volevamo essere noi, i più disagiati, a sostenere queste spese con quel margine di sopravanzo che avrebbero potuto destinarsi al sollievo delle nostre maggiori miserie. — (Bravo! all'estrema sinistra).

Dicevo dunque che la nuova legge ferroviaria nasce con un vizio di origine: buona volontà da parte dei proponenti, ma sproporzione di mezzi. Quindi assoluta illogicità, assoluta assurdità. E sulla via delle illogicità voi siete stati spinti al punto da diventare crudeli con eccitare le nostre piccole gelosie (onorevole ministro ella sa che cosa io pensi della sua opera volenterosa; non s'impenni dunque alle mie parole che non possono avere significato aggressivo per lei). Sì, il nuovo disegno di legge avrebbe potuto destare perfino le gelosie fra i vari sostenitori dei tre tronchi di linee che rappresentano la speranza unica della provincia di Cosenza, perchè voi avete introdotto una disposizione che non può altrimenti spiegarsi (almeno io non so spiegarla altrimenti) se non col desiderio di dar modo ad una delle linee di acquisire intero quel modesto fabbisogno che a tutte avete complessivamente attribuito, mentre avete statuita una nuova remora di otto mesi per le ferrovie della provincia di Cosenza da costruirsi a scartamento ridotto.

TEDESCO, *relatore*. È a beneficio di quelle ferrovie.

TURCO. E perchè? Forse per tentare la quarta o ennesima edizione del tentativo di concessione della costruzione all'industria privata?

No, oramai la leggenda della possibilità della costruzione delle linee calabresi per mezzo dell'industria privata è rimasta sfatata. Il ministro Tedesco lo aveva riconosciuto nel suo disegno di legge e voi, onorevole Ferraris, lo riconoscete nel vostro. Un esperimento biennale si è chiuso.

L'onorevole Balezzano dichiarava, di-

scutendosi la legge del 1902, che voleva un respiro di due anni per tentare di svegliare, di eccitare questa industria privata per la costruzione delle ferrovie calabresi, ed alle insistenze di tutti rispondeva: fatemi fare questo esperimento.

Io credo che gli uffici tecnici ritengano che le 8,500 lire siano insufficienti a compensare le spese tanto della costruzione quanto dell'esercizio poco remunerativo; or bene, se l'esperienza di due anni ci dirà che questa è una concezione errata, allora fra due anni noi torneremo alla Camera e la Camera non potrà negarci quell'aumento di sussidio che l'esperienza avrà dimostrato necessario.

Dunque l'esperimento voi lo avete fatto. I due anni sono decorsi, e voi, onorevole relatore, e onorevole ministro non vi presentate già per tentare un nuovo per quanto più ridotto esperimento per attirare l'industria privata, perchè non elevate il sussidio. Dunque non avete fiducia che in questi otto mesi si ridestino quegli appetiti industriali, che sono stati letargici assolutamente per due anni.

Invece che cosa avviene? Non voglio fare il processo alle vostre intenzioni, io discuto gli effetti pratici, e vi dirò che per quanto questi effetti pratici riescano a detrimento della linea, che mi onoro di rappresentare, avrò tanta forza di sentimento e di abnegazione civile da non combatterli e da approvare anzi il vostro operato.

Quegli otto mesi servono solo a far sì che la Cosenza-Paola, che ha un carattere di più generale urgenza, in quanto serve allo sbocco di una intera provincia, possa ritrarre beneficio degli interi stanziamenti che sono comuni per le nostre piccole linee, quanto per la Cosenza-Paola. Dunque quando saranno passati i nostri otto mesi di nuova penitenza, noi troveremo che la Cosenza Paola avrà assorbito interamente il comune stanziamento per noi fatto. Sarà un danno questo? Io che non voglio rimpicciolire la questione al mio campanile, dico che forse sarà un bene, perchè qualche cosa di concreto almeno, si potrà cominciare a vedere, ma ritenga, onorevole ministro, lo ritengano anche la Commissione e la Camera, la promessa che oggi sancite con la nuova legge, non sperate di poterla eludere, dovrete mantenerla assolutamente, perchè il popolo, che noi abbiamo l'onore di rappresentare, oggimai è arrivato al punto di conoscere i suoi diritti, e quando il popolo arriva a conoscere i propri diritti non vi è forza

di operosità o di inerzia di Governo che possa impedire l'attuazione di quei diritti!

Debbo dire solamente un'ultima parola. La fede, onorevoli colleghi, si dice che è propria degli uomini e dei popoli primitivi ed io aggiungerò anche, dei deputati novellini. Orbene, io ho fede ancora che una mia proposta possa attingere la meta della condiscendenza governativa, della Commissione e della benevola approvazione della Camera.

Il mio non è un emendamento se non di nome perchè io e l'onorevole Giunti, che abbiamo l'onore di rappresentar gli interessi di quel circondario, non domandiamo nè un chilometro di ferrovia, nè un centesimo di più: domandiamo soltanto che il Governo non si disarmi dinanzi ad una possibilità che domani potrebbe fargli rimpiangere di essere stato severo contro se stesso.

Ella, onorevole ministro, conosce questa storia. Mi duole che altri non sia a quel posto (*al banco dei ministri*) per darmi almeno la possibilità di illudermi che io possa in alcuna guisa giovare alla mia causa, in quanto che io so l'animo suo, il pensiero suo su questa questione, ma purtroppo la dichiarazione fatta ieri dal presidente del Consiglio mi fa sospettare che non ostante l'avviso autorevolissimo del presidente della Commissione, anche il nostro che è emendamento solo di nome, ma che di fatto non sposta l'economia della legge, e non viene ad impegnare in alcuna guisa l'erario dello Stato, non arriverà ad alcuna conseguenza utile.

La linea Castrovillari-Lagonegro, in brevissimo tratto, che va da 15 a 20 chilometri, dipartendosi dalla valle dove è situata la stazione di Spezzano Albanese, un sito di malaria, con leggera salita arriva all'abitato di Castrovillari, dall'abitato di Castrovillari in poi vi sono forti pendici che portano all'altipiano di Campotenese, che è all'altezza di oltre mille metri. Io non ho l'onore di rappresentare quei colleghi interessati alla prosecuzione delle linee, ma auguro all'onorevole Giunti e all'onorevole Mango di poter vivere così a lungo, parlamentariamente almeno, da poter vedere l'esaurimento dei voti di quelle oneste e laboriose popolazioni. Per conto mio non arrivo a credere che la ferrovia da Castrovillari in poi possa compiersi così come si promette, perchè non basta che la scienza appresti quei mezzi straordinari, per le straordinarie condizioni locali, ma è necessario che oltre la scienza ed accanto ad essa, vi sia il ministro del

tesoro che appresti larghi fondi di milioni e ciò non è lecito sperare per le nostre disgraziate popolazioni.

Di guisa a me suona nell'animo la previsione che la ferrovia così detta Spezzano-Albanese-Castrovillari-Lagonegro per lungo tempo si debba fermare presso l'abitato di Castrovillari sotto le alpestri pendici che richiederanno, ripeto, mezzi straordinari per la prosecuzione.

All'atto della costruzione del primo tronco potrà dire il Governo: dovrò io, costruire questo moncone di linea da Spezzano a Castrovillari, di sedici o poco più chilometri, volgentisi in siti piani quasi senza una sola opera d'arte, non un tunnel, non un ponte, non un viadotto, e il cui tracciato si può adattare, quasi senza alcuna importante modificazione, sia al sistema a scartamento ordinario sia al sistema a scartamento ridotto; dovrò io, potrà dire un giorno il Governo, ostinarmi a costruire questa linea a scartamento ridotto, con dispendio dei miei stessi interessi?

Perchè noi non vogliamo che il Governo abbia considerazione degli interessi di quelle popolazioni; sarebbe una pretesa enorme! noi domandiamo che il Governo abbia premura e tenerezza dei suoi stessi interessi, in quanto il Governo mantiene in Castrovillari, capoluogo di circondario, la sede del distretto e del deposito militare, in quanto Castrovillari è sede di tribunale, è sottoprefettura, in quanto Castrovillari ha condizioni igieniche assai migliori di quelle della Valle dove presentemente è sita la stazione di Spezzano-Castrovillari. Perciò il Governo potrà domandarsi un giorno, all'atto di costruire quella linea, quando la nuova legge per l'esercizio di Stato gli avrà concesso maggior larghezza e proficuità di mezzi per poterla costruire, potrà domandarsi: forse non converrà a me di costruire questo moncone di linea a scartamento ordinario, in modo che i miei trasporti possano direttamente e senza trabocchi arrivare e i miei magazzini ferroviari non siano posti in un sito di malaria, ma in una città ridente?

Se questo dubbio sorgerà, e sorgerà per la evidente possibilità di vantaggi, allora voi vi troverete di contro ad una legge che vi avrà chiuso ogni porta. Mentre io non domando altro, signori del Governo ed onorevoli colleghi, che il Governo si riservi la facoltà di scelta per quando, accertata la condizione di fatto con gli studi definitivi, potrà valutare coscientemente la necessità di co-

struire a scartamento ordinario anzichè a scartamento ridotto il primo tronco della linea, mentre la differenza nei sistemi della costruzione importa una spesa infinitesimale, e non è necessario che fino ad oggi si metta in acconto degli stanziamenti. È una facoltà, una semplice salvezza che il Governo potrà riservarsi. Dunque noi veniamo a dirvi di cedere agli interessi della popolazione di Castrovillari, che attende da questa ferrovia lo sviluppo delle sue energie agricole e industriali, di risparmiare ad un popoloso centro l'inutile fastidio e la spesa di un trabordo a soli sedici chilometri di lontananza, di fare in modo che gli impiegati della stazione di smistamento non debbano rimanere in una plaga malarica esiziale per tutti, non veniamo a dirvi soltanto questo: lo Stato, senza impegni, si riserva la facoltà di decidere, quando sarà in condizione di decidere a ragione veduta, quando avrà sperimentato le località, quando potrà avere esaminato i rapporti veri e reali delle cose, alla stregua dell'interesse del Governo di costruire questo moncone di linea piuttosto a scartamento ordinario che a scartamento ridotto.

Che se anche allora il Governo crederà di doverla costruire a scartamento ridotto, lo farà. Le nostre popolazioni sono abituate a ben altri disinganni; ma se il Governo troverà in quella occasione la sua utilità e il suo vantaggio in armonia con quello di quelle popolazioni a costruire quel troncone di linea a scartamento ordinario, si troverà la via aperta e farà veramente opera di previdenza politica e di previdenza economica. Queste modeste ragioni con le quali mi sono fatto lecito di tediare la Camera, le avevamo presentate in privati colloqui perchè non credevamo davvero di dover infastidire l'assemblea, con simili argomenti; l'avevamo presentate in privati colloqui al presidente della Commissione ed al ministro, e l'uno e l'altro da uomini superiori, da uomini amanti del vero e reale progresso del paese, avevano annuito credendo che non potesse sorgere neppure la possibilità di ostacolare una proposta che mentre non porta aggravii al bilancio e non sposta l'economia della legge lasciava una porta aperta pel futuro al possibile vantaggio non solo delle popolazioni, ma anche dello Stato!

Purtroppo il fatto comune annunziato con le parole del presidente del Consiglio taglia nelle radici le nostre speranze. E ciò è grave, perchè non si deve per le esigenze parlamentari arrivare alla rinunzia,

da parte di un uomo di governo, all'esercizio delle supreme facoltà umane, di quella logica che avrebbe fatto discernere la differenza fra il nostro emendamento che è soltanto emendamento di nome e gli altri, che, pur rispettabilissimi, portano aggravio al bilancio dello Stato, e sconvolgono l'economia della legge.

Io mi affido tanto all'autorità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto a quella dell'onorevole presidente della Commissione, perchè ripresentino e sostengano il nostro modesto emendamento, per tentare che, questa volta almeno, la logica trionfi in una legge dello Stato italiano.

PRESIDENTE. Onorevole Turco, per mia norma resta inteso che ella ha già svolto il suo emendamento...

TURCO. Ho già troppo infastidito la Camera.

PRESIDENTE. ...come già ne aveva parlato l'onorevole Giunti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteucci.

MATTEUCCI. Onorevoli colleghi, io in questa discussione non porterò solamente la voce del rappresentante di Lucca ed i giusti lamenti degli abitanti della valle del Serchio, che da tanti anni reclamano la costruzione di una delle più importanti ferrovie, ma vi porterò anche la parola di chi ebbe l'onore di far parte della Commissione delle ferrovie complementari, tanto nel 1902, quanto per il disegno attuale di legge.

È un dovere ed una necessità per me di prendere a parlare, in quanto che mi preme di spiegare il perchè, mentre io fui consenziente ed approvai il disegno di legge del 4 dicembre 1902 in quanto ci dava affidamenti più sicuri, fui in questo dissenziente dai miei colleghi, ed ebbi invece a fare opposizione ad una disposizione legislativa la quale, secondo il mio modo di vedere, verrebbe a turbare quella perequazione di diritti che era voluta dalla legge provvida del 1879, la quale statuiva che i benefici delle ferrovie fossero equamente distribuiti per tutta l'Italia.

E rileverò fin da ora all'onorevole Turco, che è lungi da noi il pensiero di volere dei privilegi; noi non chiediamo altro che l'adempimento di promesse sancite da leggi, che sono un obbligo imprescindibile allo Stato di dovere osservare. Io non rifarò la storia delle complementari dal 1879 fino ad oggi, che con molta competenza vi ha fatto l'onorevole Lucchini, a cui va data lode perchè

fu il primo che risollevo la questione delle ferrovie complementari, con quella mozione che firmai io pure con tanti altri colleghi e che ci portò alla legge 4 dicembre 1902 la quale ci faceva sperare che si ponesse fine alla questione delle complementari. Dirò soltanto una cosa, e cioè che la viva e giusta insistenza che si manifesta da ogni parte delle regioni d'Italia per ottenere le comunicazioni ferroviarie che ci furono promesse con legge, dimostra all'evidenza che quelle corrispondono a veri urgenti bisogni, ad interessi legittimi, che non possono in nessun modo e sotto alcun pretesto essere trascurati. Di fronte a questi sta un obbligo legislativo preciso sancito al paragrafo ultimo dell'articolo 7 della legge 4 dicembre 1902 ed al Governo incombe il dovere di dargli esecuzione.

Vengo quindi a spiegarvi la ragione per cui io, mentre nel dicembre, alla apertura della Camera, quando fu presentato il nuovo progetto di legge per le ferrovie complementari, chiamato a far parte della Commissione ebbi ad approvare in massima il progetto e a ringraziare l'onorevole Tedesco che aveva finalmente adempiuto le sue promesse, oggi non posso fare altrettanto. Nel progetto presentato dall'onorevole Tedesco, allora ministro, la dizione della legge era a noi più favorevole, perchè l'articolo 12 emendato oggi con l'articolo 6 della legge che si discute era molto diverso e metteva alla pari tutte le ferrovie da costruirsi dallo Stato fra le quali si comprendevano pure la Aulla-Lucca, la Fano-Santa Barbara, la Urbino-Sant'Arcangelo, tutte quelle linee che oggi vengono ad essere trascurate; perchè non parlo per sentimento di regionalismo, ma semplicemente per sentimento di giustizia e anche di queste io mi debbo preoccupare. (*Commenti*). Ma successivamente, dopo che la legge sulle complementari sembrava che dovesse naufragare, e che dalla voce dei calabresi più focosi e più insistenti di noi è stata riportata alla vita in questa assemblea, io mi trovai costretto ad insorgere, di fronte alla disposizione dell'articolo 6 modificativo dell'articolo 12 del progetto presentato dall'onorevole Tedesco quando era ministro, perchè viola la giustizia distributiva e contro di essa dovetti esporre le mie querimonie, in presenza al ministro dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro che erano intervenuti all'adunanza della Commissione.

Quali furono le mie obiezioni? Io ve le dirò brevemente: e non dubitate che io non

parlerò che di volo dell'Aulla-Lucca, perchè intendo di parlare in generale nell'interesse di tutti, fedele alle mie promesse; certo non poteva, come rappresentante di Lucca, trascurare d'interessarmi principalmente di questa linea, la quale da tanto tempo si aspetta, che dalla Commissione Reale presieduta dall'onorevole Giusso a cui dobbiamo la nostra riconoscenza, perchè la sua relazione è un documento di giustizia riparatrice, è stata dichiarata non solo la più importante, la più strategica, ma si dice che doveva esser costruita direttamente dallo Stato.

Ora invece la vediamo mettere alla lettera e) dell'articolo 6 fra quelle ferrovie complementari di fresca data come quelle della legge 31 marzo 1904, le quali se entro il 30 giugno 1906 non saranno concesse alla industria privata saranno fatte dallo Stato. Ma badate bene, che prima di far luogo alla costruzione per parte dello Stato di queste linee occorre una nuova legge, e a ciò dice il ministro dei lavori pubblici si provvede all'articolo 12.

Questo articolo 12 ci tronca le braccia. Esso è così concepito: « Entro il 30 giugno 1906 sarà provveduto con legge speciale « ai mezzi occorrenti per accelerare, l'esecuzione delle ferrovie indicate nell'articolo 6 della presente legge ».

Dunque per la costruzione delle nostre ferrovie mancano i fondi, mentre per la Spilimbergo - Gemona, Poggio Rusco - Verona, le calabre, le sicule e le altre tassativamente indicate all'articolo 6 si statuiscano 108 milioni alla tabella A. Vedete come è sibillino questo articolo!

Ma io domando: in qual modo si accelera l'esecuzione delle ferrovie, se non con lo stanziamento dei milioni che non si è fatto per noi? E, mentre nell'articolo 6 noi vediamo notate particolarmente tutte quelle ferrovie anche di minore importanza che erano alla pari della nostra, cioè da costruirsi mediante sovvenzione chilometrica colla legge del 1902, oggi ci sono passate avanti e vi si provvede alla tabella A del presente disegno di legge colla costruzione diretta dello Stato. Ma ciò che è strano che in questa legge anche i più fortunati si lagnano, come avete sentito lagnarsi l'onorevole Fili-Astolfone; ma volere o no, con cifre, siano pur piccole, alla costruzione delle loro linee si provvede, non così per la Aulla-Lucca, per la Fano-Santa Barbara e per la Urbino-Sant'Arcangelo. E per noi

non ci resta che l'articolo 12 che avete sentito come suona!

Domando se, dopo che abbiamo avuto la legge del 1902 che, nel paragrafo ultimo dell'articolo 7, stabilisce in modo assoluto che qualora non sieno concesse all'industria privata lo Stato dovrà provvedere all'esecuzione di queste linee, spirati i due anni, si possa essere contenti che ci si rimandi al giugno del 1906? Ma almeno si potesse averla consolazione che, nel 1906, ci fossero pronti i fondi per mettere mano ai lavori! No; l'articolo 12 ci dice che si dovrà provvedere e con una nuova legge ai mezzi per accelerare i lavori!

Di fronte a questo articolo (è questione di senso comune) non so come chi si trovi nelle condizioni in cui ci troviamo noi, possa dichiararsi soddisfatto di questo disegno di legge, e non vedere che non ci dà altro che della polvere negli occhi.

Un'altra obiezione si faceva di fronte alle mie giuste opposizioni. Si diceva: ma, per la ferrovia Aulla-Lucca, di che cosa vi lagnate?

Voi dovete essere contenti, perchè sono già avviate le trattative con una ditta importante, la quale molto probabilmente potrà prenderne l'esecuzione e l'esercizio.

Di fronte a queste osservazioni che si facevano dal ministro dei lavori pubblici e dal ministro del tesoro, io dovei fare altre osservazioni, molto logiche, ed alle quali non si risponde con altro, che col darci assicurazione che la concessione sarà accordata come ci si faceva sperare.

Notate, onorevoli colleghi, che la Commissione reale aveva dichiarato formalmente (non vi voglio stare a leggere questa dichiarazione, ma essa è verità incontrastabile) che la ferrovia Aulla-Lucca, presentava difficoltà tecniche tali che bisognava elevarne la sovvenzione chilometrica a 18 mila lire. E la società o la ditta che aveva chiesto la concessione di questa linea, ne aveva accettato il sussidio chilometrico. E il Comitato delle ferrovie aveva aderito. E, ci fu un momento in cui noi eravamo tranquilli, noi rappresentanti di Lucca, e della Garfagnana, e della Valle del Serchio, che questa ferrovia sarebbe stata concessa. L'onorevole Tedesco ci diceva: superate le difficoltà burocratiche, voi avrete la vostra ferrovia, e probabilmente, nell'anno, metterete mano ai lavori. Ma questa pratica è andata a finire nelle mani del ministro del tesoro, il quale ha creduto, ed avrà fatto anche per il lodevolissimo scopo di economia, di non far spen-

dere tanto a questo Governo dissanguato che non sa come fare per mantenere i suoi impegni, e lo prova la presente legge, di non consentire la sovvenzione chilometrica. Ed ecco che noi siamo ritornati, come diceva un deputato, nel calderone con gli altri; di qui la ragionevolezza dei nostri emendamenti, che tendono giustamente a porre nella stessa graduatoria delle altre ferrovie che si debbono costruire dallo Stato, la nostra ferrovia Lucca-Aulla, e le altre di cui ho tenuto parola.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è la Lucca-Aulla, ma sono due tronconi. Parlano sempre della Lucca-Aulla!

MATTEUCCI. A questo, onorevole ministro dei lavori pubblici, tendono i nostri emendamenti, i quali, come dicevo in principio, sono mossi dal sentimento e desiderio di uguaglianza e di giustizia distributiva, perchè tutti coloro che hanno acquisiti dei diritti li vedano oggi rispettati.

In una parola, ed avrò finito, perchè non voglio tediare più a lungo la Camera, io voglio precisare l'intendimento mio, che è questo: io non darò approvazione a questo disegno di legge, ove non sia stabilito in un modo chiaro, preciso ed indeclinabile, che, qualora le trattative private già cominciate con una ditta che vuole intraprendere l'esecuzione della nostra ferrovia fallissero, questa sarà senz'altro, senza bisogno di una nuova legge, costruita direttamente dallo Stato, provvedendo alle spese necessarie. Se ciò si farà, io non potrò che approvare il presente progetto di legge. Ma se ciò non si farà voterò contro; ci pensi seriamente il Governo, perchè le nostre laboriose popolazioni della Valle del Serchio sono miti e buone, amanti dell'ordine e delle istituzioni, ma, qualora si vedessero conculcate nei propri diritti, potrebbero insorgere. E se è obbligo dei cittadini è sacrosanto dovere dello Stato il rispetto alle leggi. (*Benissimo! Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuseppe Majorana.

MAJORANA GIUSEPPE. Onorevoli colleghi! Altamente, in questa discussione, che si protrae da due giorni, abbiamo sentito vibrare la nota del patriottismo e quella dell'eloquenza. A vivi colori, sono stati dipinti i bisogni di pressochè tutte le regioni d'Italia, il bisogno vivissimo, preeminente, economico, politico, sociale, in rapporto a quel grandissimo strumento di circolazione, e di produzione, che è la strada ferrata; i

bisogno in relazione ai titoli indiscutibili di benemerenzza, e ai sacrifici durati nella grande opera dell'unità e del risorgimento della patria; e le lacune, le sperequazioni perfino e le ingiustizie, nella distribuzione dei benefici della patria conseguita, per quel che ha tratto a questo ramo di economia e di progresso, a questo strumento di vita civile, che è la strada ferrata.

Lo studio è stato anche completo dal riguardo dei vantaggi sì economici che finanziari, oltrechè da molti altri riguardi perfino e grandemente interessanti la sicurezza dello Stato, ma economici e finanziari qui dico, della costruzione delle strade ferrate. Lo Stato, costruendo, o agevolando la costruzione di strade ferrate, non spende in realtà se non una parte di quel che spende, o niente. Il vantaggio economico del paese, cioè il miglioramento del bilancio nazionale, si tradurrà quindi in miglioramento del bilancio dello Stato. Ed ecco ciò che esce da una mano, rientra dall'altra.

Ora, tutto ciò non è che semplicemente vero, e indiscutibile; e niente noi possiamo mettere in dubbio di quanto in così fatti argomenti è stato assunto da oratori appartenenti alle più diverse regioni d'Italia.

Ritengo anzi che, se noi volessimo continuare su tali argomenti, molto altro ancora sarebbe da aggiungere; e molti altri colleghi potrebbero, o potremmo, benissimo insorgere, per addurre ulteriori ragioni che militano in favore degli interessi di quelle provincie e regioni di cui si è parlato, e di altre. E sarebbero ancor oltre da lamentare bisogni urgenti, insoddisfatti, aspettative deluse, sperequazioni, ingiustizie, e da formulare, malgrado tutto, speranze, se non da ripetere, o modellare nuovamente, minacce. Perchè anche alle minacce si venne, e certo per fiore di eloquenza, e per dimostrare che l'urgenza del bisogno è estrema, e la misura dell'aspettare è colma, mentre son pur grandi ed estremi lo spirito di abnegazione e di sacrificio delle nostre popolazioni, e di tutta la patria nostra, ed è saggia e moderatrice, specie fuori di qui, la parola di quanti possono consigliarle e difenderle. (*Benissimo!*)

Ma io debbo pur fare un'osservazione. Io temo che, avviata la discussione su questo tono, non si dia, non tanto fra noi, quanto fuori, l'equa misura di essa; e si faccia intendere che la Camera e il Parlamento sono ora chiamati a occuparsi di tutt'altro di quello a cui sono chiamati.

Sembra che si sia su lo spartire strade ferrate, o nuovi tronchi di esse, o magari sul riparare passate e presenti sperequazioni o ingiustizie, o, peggio ancora, sul valutare i titoli di ogni regione, e di ogni città, e loco, ad avere, perfino in contraddittorio con le altre e con gli altri, una sua speciale linea ferrata, uno speciale tronco. Se così fosse, francamente dovremmo dire che il dibattito nostro dovrebbe essere più vivo, ed inesauribile; e nessuno di noi, pur di mettere in bella e propria luce la sua linea, si stancherebbe di parlare per ore e ore, con grande comune spavento.

Ma, secondo me, qui non si tratta di ciò, e non è questa la portata del disegno di legge in discussione.

Invece, esso si mantiene in un ambito molto più modesto e circoscritto. Esso non è, anzitutto, se non il progetto di una legge di esecuzione. Qui non si tratta di provvedere a grandi bisogni, o di riparare a gravi ingiustizie, in cui si sia per avventura, e si è certamente, nel lungo tempo e nelle lunghe intricate vicende di Governo, di Parlamento, di bilancio, di opinione pubblica, si sia, o si è, dico, caduti nella distribuzione di questo ramo importante di servizio per l'economia nazionale che sono le ferrovie. Invece, noi abbiamo questo: la legge del dicembre 1902 stabilì, semplicemente: entro due anni, per quelle fra le linee *a, b, c*, ecc.; (linee indicate nella legge stessa) che non saranno state concesse in costruzione all'industria privata, entro quei due anni, il Governo presenterà i provvedimenti legislativi opportuni.

Ora, i due anni sono passati; son già due anni e mezzo; soltanto pochissime di quelle linee indicate nella legge furono concesse in costruzione all'industria privata; ed ecco i provvedimenti promessi ci vengono innanzi col presente disegno di legge. Questo è il punto sul quale, a parer mio, ci dobbiamo fermare. Ed è a trarne subito una conclusione, che è anche una indicazione del modo in cui debba esser condotta, io credo, questa discussione; mentre a me sembra non sia ora da addossare agli attuali rappresentanti del Governo, ed agli egregi uomini che formano la nostra Commissione, e andando più in là alla Camera e al Parlamento, addossare responsabilità che esorbitano l'importanza e la portata dell'argomento speciale di cui discutiamo. (*Benissimo!*)

E la conclusione è questa:

Le linee di cui oggi si tratta sono quelle

stesse previste nella legge del 1902, distinte in tre gruppi: Sicilia, Calabria e Basilicata, Alta e Media Italia. Non linee nuove, dunque, per tal parte della legge, vengono proposte.

Io ho apprezzato tutte le argomentazioni dei colleghi, in favore di questa o quella linea, della Aulla-Lucca per esempio, come di altre linee pure degnissime di considerazione. Ma, mentre non mi permetto entrare nel loro speciale dibattito, e vorrei che tutte le loro, come le nostre, aspirazioni potessero esser soddisfatte, mentre ciò è, debbo pur dire che io ritengo in massima che delle varie linee accennate si è trattato nel progetto senza intendimento di recar novazione, o fare, in massima, all'una o all'altra, trattamento diverso da quello stabilito dalla legge del 1902. Questa è almeno la mia impressione, e se sbaglio (*Voci dalla Commissione: No, no*), Governo e Commissione potranno chiarir meglio la cosa. Siamo dunque in sostanza sempre a quelle stesse linee, e non a stabilire nuove categorie, nè nuove gradazioni di vantaggi di alcun genere circa le linee contemplate nella legge del 1902. E mi sono spiegato, nell'economia del presente progetto, perfino il non figurare di alcuna linea nella tabella A, col fatto, pur accennato nelle relazioni, di domande di costruzione e trattative in corso.

E fermo, dopo tutto, il concetto che il progetto che discutiamo ha per sua prima mira di agevolare la costruzione, e l'esercizio, di quelle linee già indicate nella legge del 1902 che fin qui non sono state assunte dall'industria privata.

Onde anche non nascondo alla Camera che da questo punto mi spiego la dichiarazione dell'onorevole presidente del Consiglio: non accetto emendamenti.

Io non era presente quando egli, sul principio di questa discussione, dichiarò ciò; quindi non potrei parlare della portata esatta e precisa delle sue parole. Ma intendendole dal punto da cui dico, e nel senso che ho accennato, non mi pare inopportuno che si significhi non potersi in questa legge introdurre modificazioni che portino ulteriori impegni immediati del bilancio dello Stato per la costruzione di nuove linee, o per un trattamento loro radicalmente diverso.

E sì, accettare emendamenti in questa materia, e per la chiarita via, potrebbe significare accettar nuove linee, nuove spese. E allora, accettandone una, bisognerebbe accettarle tutte, accettarne molte. La Camera, in ogni settore e in ogni frazione, per

giusto scambio di simpatia, e di aiuti, per giusta solidarietà, sarebbe sul procinto di votare linee nuove a migliaia di chilometri. (*Bene!*)

E sarebbe un baratro novello. Sarebbe, è il caso di dirlo, poichè la parola in questa discussione è stata pronunciata ma a rovescio, cioè contro il progetto, sarebbe anche una canzonatura; perchè le nuove linee e i nuovi tronchi rimarrebbero nella carta. E sarebbe anche un li vito di malcontenti, e di novelle insofferenze, nella mancanza dell'esecuzione: mancanza inevitabile. Mentre, ogni linea di cui nel progetto è indicazione, ogni linea ha la sua storia, i suoi precedenti, la sua vita vissuta prima della costruzione che aspetta, ha, magari, gli studii compiuti, il tracciato definito, i Consorzi degli enti locali costituiti, o tale somma di elementi da farle acquistare come il titolo del fatto compiuto. Ogni linea e ogni tronco non vi sono a caso. E ad essi con la presente legge di esecuzione, in quanto legge di esecuzione, si vuol provvedere.

Ma io qui debbo, per la mia posizione di rappresentante del Mezz giorno, e di rappresentante della Sicilia, rispondere ad una domanda che mi si potrebbe fare: ma dunque la vostra è una voce discordante, nel coro dei vostri colleghi della deputazione siciliana, i quali fino a qui si sono levati per dichiarare la loro alta insoddisfazione contro questa legge?

Io debbo rispondere nettamente. E anzitutto osservo che, quando fra i membri del Governo e fra i proponenti di questa legge e fra i membri della Commissione sono, o sono stati, autorevoli rappresentanti della Sicilia, quando io vedo sedere al banco del Governo l'onorevole Finocchiaro-Aprile (non fo altri nomi), io devo pur ritenere che essi davvero abbiano messo ogni cura perchè gli interessi dell'isola che è sì gran parte e sì bella d'Italia non abbiano danno, e abbiano quel giusto grado di vantaggio che loro spetta, nel comune vantaggio che la patria tutta da questa legge può attendersi. Diversamente, essi non rimarrebbero a quell'ufficio.

E con ciò io non posso non riconoscere quale è lo stato vero delle cose; non riconoscere che la Sicilia anche da questa legge ha tutt'altro che un trattamento di favore; di favore, dico, e con ciò rispondo a qualche onorevole collega di regioni non meridionali che ieri od oggi accennava a grandi benefici, e perfino a posizione pri-

vilegiata, fatti da questa stessa legge alla Sicilia.

Nè io posso non riconoscere, e lamentare, che la Sicilia, al contrario, sia stata, e lungamente, e gravemente, negletta. E riconosco e lamento altresì che vi sono state, rispetto alla Sicilia, leggi ineseguite, leggi rimangiate, linee intere retrocesse dalla categoria ordinaria allo scartamento ridotto, quantunque la retrocessione abbia potuto avere per corrispettivo un aumento di tracciati e un avvicinamento alla possibilità dell'esecuzione; e tutto ciò mentre altre linee altrove, in questa o quella regione d'Italia, le quali non erano nè pur pensate quando le linee siciliane avevano acquistato validissimi titoli, sono oggi completamente costruite, e quelle, le siciliane, sono, a scartamento sia pure ridotto, ancora un po' desiderie. (*Benissimo!*)

Tutto questo anch'io riconosco e grido. Ma, a mia volta, debbo fare una domanda: È questo il momento di parlare di ciò? Il danno certamente è stato; il danno fu, per la Sicilia. Aggiungo, e la storia ammonisce ad esser guardinghi: il danno potrà essere, sarà ancora. Bisogna però vedere se esso sia o sarà necessariamente poi, per questo disegno di legge che discutiamo, e che pure nessuno ha dichiarato nettamente di non volere votare. Molti, infatti, hanno chiesto il meglio, e han pure riservato il loro consiglio; ma è comune in questa assemblea, e giustamente l'avviso che anche senza il meglio la legge sia da accettare.

E veramente una sola questione sarebbe forse possibile, ed è questa: gli assegni che ora si fanno sono, più che insufficienti, irrisoriti. Ma, io osservo, questa è l'opera del tesoro, e della finanza; ed i laghi che sono stati fatti riguardo all'articolo 12 (con ciò accenno ad una questione che involge tutta la tessitura della legge), rientrano appunto nel campo del tesoro e della finanza. Se non che, ogni cosa che qui si possa dire su questo argomento va connessa con tutto il presente indirizzo finanziario, e con la presente condizione del bilancio dello Stato.

Ora, non è forse questo il momento delle grandi spese di carattere immediatamente economiche, per quanto di mediata utilità finanziaria esse stesse. Altre spese possono per avventura più fortemente, o più prontamente, a sè richiamare gli avanzi qualsiasi del bilancio o i sacrifici dei contribuenti. Ordnamenti economici e finanziari novelli vanno inoltre istituendosi, e massimo fra tutti quello dell'esercizio di Stato delle stesse

strade ferrate; onde non è facile prevedere quale sarà anche da qui a poco il bilancio dello Stato. E, quantunque le considerazioni, non più economiche nè finanziarie strette, ma politiche larghe, e della difesa nazionale e della sicurezza del Paese ci possano far levare alta la voce per domandare la costruzione di questa o quella linea ferrata, e quindi possiamo per questo verso accamparci onde attingere a quei capitoli ingenti che si destinano alla difesa nazionale, per altrettanto siamo ridotti ad accettare alcuni piccoli ritagli che il bilancio consente, piccoli ritagli, dico, in questa destinazione economica della costruzione delle ferrovie, che, sebbene non più immediatamente, non è certo nella sua finalità meno utilmente intesa alla stessa salute politica della patria.

E questi ritagli prendiamoli pure. Per l'avvenire, speriamo che maggiori assegnazioni siano possibili, e che l'ulteriore esecuzione che questa legge domanderà, sia possibile nella maniera più larga e completa.

Del resto, non è da dimenticare la parte di questo progetto che oggi è stralciata. Quella Società nazionale, che col concorso dello Stato doveva fornire i capitali per la costruzione delle ferrovie, non è abbandonata. E giova sperare vi si tornerà, per averne quei vantaggi che saranno possibili e non saran pochi, a somiglianza di quel che è avvenuto in altri paesi. Oltre a ciò, questo progetto rimanda a un tempo molto prossimo la presentazione di ulteriori provvedimenti completivi di carattere finanziario. Dunque, a ben considerare, anche dal riguardo finanziario, beninteso nei limiti del possibile, possiamo dire che il progetto ci presenta intero il problema delle costruzioni ferroviarie.

Dato ciò, noi vediamo la portata del disegno di legge medesimo. Esso provvede anzitutto alle complementari della legge del 1902. È poco? Certo è poco, è pochissimo, rispetto al bisogno. Ma è pur certo che sarà più, quando si avrà, di quel che vi è fin qui.

E in che modo questo disegno di legge cerca di provvedere alle complementari dette?

In due modi.

Anzitutto, migliora le condizioni della possibile concessione delle linee all'industria privata.

In secondo luogo, stabilisce che tutte le linee le quali entro il 1906 non saranno concesse all'industria privata, saranno costruite direttamente dallo Stato.

In merito dunque, i provvedimenti si presentano completi e definitivi, salvo la possibi-

lità di maggiori agevolanze. Quando l'ultimo termine è l'impegno dello Stato di costruire le linee, la costruzione dunque entra nella sfera della legge nel modo più formale. E se il provvedimento era riservato con la legge del 1902, nella scarsa riuscita del sistema delle concessioni di cui tanti hanno qui parlato, e che però è destinato anche per questa legge a migliorare, in ciò, dico, il provvedimento deve appagare: esso costituisce un notevole passo legislativo verso la soluzione del problema delle ferrovie complementari.

A questo proposito, poichè la presente discussione generale si fa trattando del grande profilo della legge, ma poi ogni deputato viene applicando i suoi concetti in modo speciale, e tratta di quelle strade di cui ha più diretta conoscenza, così io farò un semplice rilievo rispetto a una fra le linee complementari comprese all'articolo 9 di questa legge, la quale è la linea Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina.

Di questa linea, già inclusa nella legge del 1902, non io dimostrerò qui l'urgenza, la quale è da tutti ammessa, e la grande importanza. Essa è destinata a integrare importantissimi rami ferroviari e arterie di comunicazione di ben quattro provincie siciliane, cioè Catania, Caltanissetta, Siracusa e Palermo; cioè di mezza Sicilia. Ma poichè, a proposito di questa linea, si fa nello stesso articolo 9 richiamo al progetto della Commissione reale nel suo completamento, io devo fare un rilievo che reputo opportuno. Non è neanche forse il caso di un emendamento, su cui del resto mi riservo, ma quello di un semplice chiarimento, date le speciali condizioni di fatto. Evidentemente, la linea di cui si tratta non si può intendere che si fermi alla stazione che porta il nome di Assoro-Valguarnera, ma invece che giunga al punto più vicino all'abitato di Assoro, che è il quadrivio Assoro-Nicosia-Nissoria-Leonforte, dopo esser passata pel comune di Leonforte. Questa è la necessità della sua struttura. E ciò permetterà che poi, quando sarà costruita l'altra ferrovia, la Paternò-Nicosia, potrà la Paternò-Nicosia, per lieve diramazione, congiungersi a essa, con immenso bene di tutte quelle contrade. A ogni modo, sul punto accennato, in relazione alla linea Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, che è realmente, e per dire più brevemente, Assoro (bivio-Assoro-Leonforte) Valguarnera, ecc. su tale punto, sarà bene che l'onorevole ministro chiarisca l'animo suo e la cosa.

Ma questo disegno di legge fa di più; esso si avvanza oltre la necessità dei provvedimenti di cui nella legge del 1902, e dà mezzo di provvedere al bisogno di altre linee, e ciò elevando il sussidio chilometrico a 7,500 lire.

A ciò, esso mette alcune condizioni, che ritengo opportune e saviamente intese; le condizioni cioè che le linee traversino regioni montuose, che siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretti fra loro o con quelli di provincia, o a collegare comuni la cui complessiva popolazione superi i 100 mila abitanti.

Io ritengo assai utili queste disposizioni. Esse risolvono un altro importante punto del problema ferroviario. Possiamo dire: se la legge del 1879 ebbe fra i suoi scopi quello di congiungere i capoluoghi di provincia, questa nuova legge è dunque destinata a completare l'opera, congiungendo fra loro i capoluoghi di circondario, o fra loro e quelli di provincia, o a questi anche congiungere importanti capoluoghi di distretto. Che i capoluoghi di circondario non sian congiunti fra loro o al capo provincia, dove ciò è, ed è ben raramente, è una vera lacuna; la vita amministrativa ne soffre; e con essa, e prima, la vita economica.

Colmiamo dunque la lacuna. Questa legge di esecuzione cerca anche sciogliere un importante problema della viabilità, e con criteri equi e obbiettivi. Ancor quando non si tratti di capoluoghi di circondario o di distretto, sorge il bisogno di collegare comuni la cui complessiva popolazione superi i 100,000 abitanti, nuclei cioè molto importanti di popolazione. O anche, la legge prevede quest'altro caso, si tratterà di unire due linee litoranee dello Stato.

E poichè ogni regola generale deve avere la sua applicazione, permettete che io vi parli un poco di una di quelle linee che possono e debbono usufruire del novello contributo, e si trova compresa nell'elenco 2 allegato al progetto. Essa è la Paternò-Nicosia, linea importantissima che le popolazioni della provincia di Catania e delle provincie circostanti attendono da oltre 20 anni, per la quale gli studi tutti sono stati fatti, e un Consorzio è costituito da gran tempo, e la cui utilità non è discutibile sotto tutti gli aspetti.

Anzi, poichè l'onorevole presidente del Consiglio diceva ieri che ogni linea ha la sua importanza strategica, non potrà nemmeno tacere che una speciale ne ha pure questa,

come io stesso altra volta, discutendo in questa Camera di ferrovie, ebbi a rilevare a proposito di questa medesima linea. Tale importanza, ma non esclusiva, non limitata cioè a questo rilevantissimo aspetto, accennai allora; mentre la sua utilità economica e sociale è somma, dovendo essa servire a collegare al capoluogo di provincia, che è Catania, un intero circondario, quello di Nicosia, che per le condizioni del suo territorio e per la mancanza di qualsiasi linea, si può considerare come segregato, non che dalla provincia, dalla restante isola. Ed è tutto un circondario, che ha ricchezze naturali e sociali cospicue da svolgere, un territorio, che ha ingenti prodotti da mandare nel capoluogo ed in tutto il resto della provincia e dell'isola, prodotti sopra tutto ai quali, dando mezzo di scendere a Catania, e non di perdersi o avvilitarsi nei nativi monti, si verrebbe ad aprire uno sbocco al mare.

Ed insieme al circondario di Nicosia verrebbe a congiungersi gran parte della restante provincia di Catania, e di quella magnifica zona etnea che per Paternò scende ad adagiarsi nella ricchissima piana di Catania.

Quindi, questa linea, che è destinata a rendere al commercio e all'industria, e a se stessa, per le novelle arterie di comunicazione che essa costituirà, e al resto dell'isola e della patria e possiamo dire al civile consorzio, rendere dico tante belle e cospicue parti della provincia di Catania, questa linea avrà un'importanza grande, e non sarà mai fatto abbastanza per affrettarne l'esecuzione. (*Bene!*)

Aggiungo ancora che la Paternò-Nicosia di cui parlo riunisce in sé tutte le condizioni compatibili che sono previste nell'articolo 13; riunisce tutte e tre o quattro le condizioni richieste, una parte soltanto delle quali basterebbe a farla meritevole del sussidio nella novella misura. Perchè, mentre attraversa regioni montuose, e basterebbe che ciò sia in parte, e richiede spese notevoli di costruzione (onde si sperimentò l'insufficienza del sussidio finora consentito), congiunge capoluoghi di circondario, Nicosia a Catania capoluogo di provincia, per Paternò; e abbraccia un bacino immenso in cui sono comuni la cui complessiva popolazione supera e di gran lunga i 100 mila abitanti. Quante altre linee si trovano in questa condizione?

Ecco perchè, dirò da ultimo, essa si raccomanda alla specialissima considerazione del Governo e del Parlamento, e perchè anche

la deputazione siciliana con grande ed encomiabile unità d'intenti la comprenda in un ordine del giorno al quale mi sono anche onorato di apporre la mia firma.

Da questa linea è breve il passo a quell'altra che è destinata a integrare la zona etnea, ed è la ferrovia elettrica del Bosco Etneo. Anche questa linea, di cui sarebbe troppo lungo enumerare in questo momento l'importanza e la necessità, essa, dico, si raccomanda alla speciale considerazione del Governo e del Parlamento, perchè sia costruita, e nel più breve tempo possibile.

E dovrei ancora, dallo speciale profilo dell'applicazione dell'articolo 13, parlare di un'altra linea.

Voci. No, no!

MAJORANA GIUSEPPE. Ma non ne parlo, perchè ne parleranno specialmente, ben so, i miei egregi colleghi della provincia di Messina, ed è la Giardini-Leonforte, linea che da Nicosia dovrebbe andare da una parte a Mistretta e Santo Stefano, e dall'altra fino a Termini Imerese, traversando i comuni delle Madonie, linea che, completando il sistema delle comunicazioni interne della Paternò-Nicosia, è destinata a dare alla Sicilia quella rete di interne comunicazioni, che, mentre renderanno alla vita e al progresso economici e civili le montagne e il centro dell'isola, l'isola stessa vie più assicureranno alla vita, alla sicurezza e alla integrità della patria.

Ora queste linee novelle, — mentre quasi da ogni parte l'isola è cinta di linee litoranee emule della grande via naturale di comunicazione che è il mare, e da tale grande via corrette, e protette, e castigate, e compromesse al bisogno o al debito punto — da tali linee novelle montuose, la Sicilia attende il suo nuovo, e più vero e intero risorgimento, da esse l'utilizzazione delle spese fin qui fatte, da esse, diciamo pure, il premio dei lunghi e generosi sacrifici nella patria vita comune novella. (*Bene! Bravo!*).

Onde io, terminando, non farò neanche appello alla pazienza di quelle forti popolazioni e alle loro virtù nella lunga attesa. Ma, e riconducendomi al significato di questa legge e alla sua importanza in riguardo non soltanto alla Sicilia, ma a Italia tutta, dirò che il giorno in cui l'esecuzione sua e delle altre che dovranno integrarla, avverrà, il giorno in cui noi avremo potuto, *diis adiutantibus*, render possibile l'esecuzione delle linee complementari e delle altre cui questa legge si riferisce, noi avremo grandemente migliorato le condizioni di viabilità, e riso-

luto altissimi problemi di economia, e, per riverbero, di finanza; e risoluto anche, nell'interesse del paese altissimi problemi dal lato politico, e politico esterno ed interno, non semplicemente cioè da quello economico e finanziario. (*Bravo! Bene! — Approvazioni. — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

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

FALCONI GAETANO. La dichiarazione netta e recisa del capo del Governo toglie di mezzo ogni fiducia che modificazioni ed emendamenti possano essere accettati. Questo peraltro non esclude che il disegno di legge che abbiamo dinanzi debba essere esaminato, discusso e sottoposto a critica serena ed oggettiva; perchè io nutro la speranza che le osservazioni riconosciute discrete, ragionevoli saranno tenute, in ogni modo, nel dovuto conto dagli egregi uomini che sono preposti al Governo.

Stralciata dal disegno di legge, quella parte, che si riferisce alla costituzione di una Società nazionale per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie complementari, si è detto da molti che questo disegno di legge è ridotto a ben poca cosa. A me sembra invece che, pur tolta quella parte, le altre disposizioni, contenute nei diversi articoli costituiscono qualche cosa di realmente buono ed utile allo scopo di affrettare la costruzione delle complementari. Indipendentemente infatti dalla speciale considerazione avuta per alcune linee, io credo commendevoli le norme specifiche, per la decorrenza delle sovvenzioni chilometriche. È poi di grande importanza e sarà certo di molta efficacia la concessione dei sussidi chilometrici anche per quelle ferrovie, le quali non abbiano una sede propria, ma siano distese su strade ordinarie.

Noto, in terzo luogo, la facoltà data alle società concessionarie di poter emettere obbligazioni garantite dalla sovvenzione chilometrica.

Quarto: esenzione per tutte le società concessionarie dalle tasse progressive per gli atti di costituzione e di funzionamento delle società stesse.

Quinto: obbligo assunto dal Governo, di provvedere alla costruzione e all'appalto diretto di quelle ferrovie, che al 30 giugno 1906 non fossero state affidate alla industria privata.

Più ancora: impegno del Governo, in conformità dell'articolo 13, di provvedere,

prima del 30 giugno 1906, i mezzi necessari per potere, non solo appaltare direttamente queste ferrovie, ma per affrettarne la costruzione.

Faccio infine rilevare che viene ammessa al godimento del sussidio chilometrico di lire 7,500 tutta una nuova serie di ferrovie; quella che deve soddisfare ai bisogni dei capoluoghi di circondario, a quelli dei mandamenti di una certa importanza e delle città i cui abitanti ammontano ad una cifra meritevole di speciale riguardo.

Ora, onorevoli colleghi, se le disposizioni di questa legge si valutano complessivamente, devesi riconoscere un miglioramento notevole nelle condizioni del problema ferroviario, ed un avviamento rapido a poterlo risolvere quanto prima in modo soddisfacente per tutti. Io pertanto penso che, se a questa legge pur mancano i caratteri necessari ad acquietare le esigenze di ognuno, essa tuttavia è buona e meritevole di essere approvata. (*Interruzioni.*)

TEDESCO, relatore. Finalmente ne ho trovato uno.

FALCONI GAETANO. Ho enumerato i vantaggi ch'essa procura e dei quali si deve tener conto.

Interessa peraltro rilevare anche le parti manchevoli; e, indicandole al Governo, sollecitare ulteriori provvedimenti. È così che io, fin da ora, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su tre punti che mi sembra siano stati trascurati nella compilazione di questo disegno di legge. Io avrei desiderato di vedere in esso incluse disposizioni intese a facilitare l'applicazione della trazione elettrica nella costruzione e nell'esercizio di alcune determinate ferrovie, *determinate in ragione del traffico.* E così, poichè si è promessa una nuova legge la quale debba quanto prima integrare quella che ora stiamo discutendo, io rivolgo preghiera vivissima al ministro perchè vegga se non sia il caso di adottare provvedimenti intesi ad incoraggiare la trasformazione di molte delle attuali ferrovie esercitate con trazione a vapore in ferrovie a trazione elettrica, e, meglio ancora, a favorire l'applicazione, fin da principio, della trazione elettrica.

Ancora una raccomandazione.

Nelle concessioni che fino ad ora si sono fatte, in base a progetti direi quasi di massima, non accuratamente studiati, non redatti con la dovuta esattezza, si è verificato questo fatto, che quando si credeva che al-

cuni centri importanti venissero sodisfatti nei loro legittimi interessi, la esecuzione impose poi dei progetti definitivi, sulla base delle condizioni vere del terreno, modificazioni di tracciato, e spostamenti che furono cause di delusioni e di malcontento.

Deriva da questo fatto la necessità, assoluta necessità, di piccoli tronchi di diramazione per congiungere queste ferrovie, destinate a sodisfare interessi locali, sì che in Francia e nel Belgio si chiamano col nome appunto di ferrovie *di interesse locale*, a tutti i centri a beneficio dei quali le linee sono concesse ed esercitate. Ora dunque, o con la legge che il ministro ha promesso di presentare, od in altro modo, si deve provvedere a che nelle concessioni di nuove ferrovie all'industria privata, o nell'appalto che sarà per farne direttamente il Governo sia sempre inclusa una formula, la quale valga ad assicurare ad ogni centro, importante per ragioni d'ordine economico o morale, la congiunzione diretta con la ferrovia stessa mediante uno speciale tronchetto di diramazione.

Ed ancora una cosa. Ho riscontrato che alcune delle disposizioni di legge contenute nel presente progetto in discussione, hanno nesso logico e indissolubile con l'altro disegno di legge testè approvato dal Senato, che porta il titolo di « *disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate* ».

Prego pertanto l'onorevole ministro, di curare il coordinamento di queste leggi in modo da non creare dissid. nella interpretazione dell'una e dell'altra. Dico questo perchè la disposizione che assicura il sussidio anche alle ferrovie che non abbiano una sede propria, ma che vengano disposte su strade ordinarie, il testo non è concorde, e la formula che è stata usata nel disegno di legge in discussione non corrisponde perfettamente a quella usata nel disegno di legge approvato dal Senato. In questo sono nettamente distinte due categorie di ferrovie: le principali e le secondarie: ed è stabilito, che le secondarie possano per intero essere collocate su strade ordinarie. Quindi mi sembra che il coordinamento sia indispensabile e preferibile il testo adottato dal Senato.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sostituiamo l'articolo.

FALCONI GAETANO. Dopo di avere esposto quelli che a mio credere sono i vantaggi che deriveranno da questa legge; dopo di aver presentato alcune osservazioni al-

l'esame dell'onorevole ministro e del relatore, io conchiudo dicendo, che tutti quelli che hanno deplorato l'insufficienza di questa legge, tutti coloro che si sono lamentati che ancora una volta si sia sanzionata la disparità di trattamento fra regione e regione debbono trarre conforto da due periodi della relazione; uno si riferisce all'aumento dei sussidi chilometrici per lo spazio di 26 anni; l'altro riguarda l'impegno assoluto, specifico di volere, in breve lasso di tempo, con una nuova legge, integrare questa che stiamo discutendo, per sodisfare a tutti quei bisogni, a tutte quelle legittime aspirazioni delle quali, nel momento attuale, non si è potuta fare ragione. Ora, poichè io ritengo che l'industria privata possa essere chiamata efficacemente a concorrere alla costruzione delle complementari, poichè ho fede ferma che, come una Società nazionale è riuscita proficua ed efficace nel Belgio e in molti altri paesi, possa avere vita prospera e felice anche in Italia; conchiudo invocando, col voto più ardente, la futura legge integratrice, la quale dovrebbe aumentare ancora il sussidio chilometrico. Da lire 1000 siamo pervenuti a lire 7500. Si accresca ancora questo limite e tutte le complementari potranno essere costruite dall'industria privata. Ed ancora faccio voti perchè la legge integratrice non tardi lungamente. Ho udito ogni oratore accennare ad una determinata regione sempre trascurata nella distribuzione delle ferrovie; ma non seguirò questo esempio parlando delle nostre Marche. Dico solo, che quando il nuovo disegno di legge verrà presentato, anche alle Marche dovrà essere assegnata la parte che ad esse è dovuta e resa la giustizia che a tale regione compete. Allora nessuno dovrà più denunziare disparità di trattamento fra le diverse regioni d'Italia; ma solo affermare solidarietà completa per il bene generale della nazione. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Onorevoli colleghi, i miei amici della deputazione sarda mi hanno voluto conferire il non ambito incarico di portare una parola su questo disegno di legge, nell'interesse della nostra regione. Ed è ventura che il mio turno sia venuto questa sera, altrimenti domani avrei forse rinunciato a parlare, perchè onorevoli colleghi, corre una canzone senza parole qui e nei corridoi, che su per giù suona così: ma vale egli la pena di parlare; ti pare di poter fare opera utile alla tua regione, prendendo la parola in

questa discussione? E se tu non hai questa coscienza; perchè parli? Io rispondo che riconosco la perfetta inutilità attuale di una discussione, non solo per la dichiarazione molto chiara fatta ieri dal presidente del Consiglio, e per il frasaggio molto singolare del disegno di legge, che ci sta dinanzi, il quale pare scritto a posta per salvare certe linee predestinate, e lasciarne fuori altre, che forse hanno pari se non migliori titoli, ma anche per un'altra considerazione fondamentale, questa: che è inutile farsi illusioni: noi navighiamo in un'ora nella quale (e bramerei, con affetto di italiano, di essere smentito dai fatti), nella quale saremo ben fortunati, se riusciremo a mantenere il pareggio del bilancio; e senza notevoli avanzzi, nè queste nè altre opere pubbliche si faranno adesso nè mai.

TEDESCO, *relatore*. Troppo pessimista!

PALA. Oh! se n'è avuto qualche esempio non lontano: del resto ho già detto che vorrei, con affetto di italiano, essere smentito nelle mie previsioni, ma altri molto più autorevoli di me, forse qualcuno nel banco ministeriale pensano allo stesso modo.

Io credo, onorevoli colleghi, che la tendenza dell'Italia moderna non sia troppo spinta verso il militarismo, checchè si sia detto e sostenuto nei giorni passati; che molti illustri statisti ritengano che sarebbe maggior presidio per la grandezza d'Italia di cercare di rafforzarla economicamente; e può darsi che questa corrente, alimentata dal pensiero di statisti, di solitari, che oggi non ha prevalso, domani abbia a riprendere il sopravvento.

Ed io mi auguro che ciò avvenga presto. Ed è in tale previsione che io porto qui anche i voti della mia regione: voti antichi, voti sui quali passò la vana e vuota promessa dei Governi passati, voti che hanno dalla loro la giustizia, e che non avrebbero minor diritto di essere attesi di quelli che già hanno trovato grazia nel disegno di legge che ci sta dinanzi.

E vengo brevemente a qualche particolare.

Se vi sono provincie che hanno qualche cosa da chiedere, in materia di costruzioni ferroviarie, noi possiamo dire di essere in prima fila, perchè quello che abbiamo avuto finora non è tale da soddisfare ai bisogni dell'isola. (*Interruzione del ministro delle poste*).

Non c'è niente di male che io mi rivolga anche all'onorevole Cao-Pinna il quale è per-

sona che certo assai si intende della questione.

Le linee sarde sono di due categorie: a scartamento normale e ridotto, e fu questo il primo sbaglio, che le rese economicamente inefficaci. L'esecuzione di queste ferrovie ha fatto sì che molte regioni che prima della costruzione delle linee erano relativamente vicine coi mezzi antichi di comunicazione, si sentono ora per effetto del diverso scartamento, quasi più lontane di prima — poichè del doppio scartamento sono infiniti e gravi gli inconvenienti. E non parlo solo del danno economico che ha portato alla Sardegna; — anche il danno finanziario che ne ha risentito lo Stato è assai rilevante. Si costruirono le linee principali con tale dispendio del danaro pubblico, che forse non ha riscontro nelle costruzioni di nessuna altra linea italiana. Ma oramai il danno è avverato e non c'è rimedio; e passo a dire delle linee secondarie perchè è la questione delle linee secondarie quella per la quale io sono obbligato a portare una parola dinanzi alla giustizia della Camera.

Io non parlo delle deficienze ad imperfezioni di tracciato, delle quali si sentono ripetute tante doglianze dai colleghi delle altre provincie italiane, vale a dire dei giri e rigiri viziosi per cui le linee secondarie per raggiungere un punto qualsiasi impiegano uno spazio doppio del necessario; non parlo di quelle curve infinite che non hanno che il duplice scopo cioè di allungare il percorso ed allontanarlo dai centri ai quali le ferrovie dovrebbero servire...

Una voce. È per aumentare la sovvenzione.

PALA. Eh! ci vuol poco a capirlo — però anche a questo non vedo rimedio. Ma vi è un rimedio che si impone per tutto ciò che non è stato fatto, od è stato fatto male, ed io voglio accennare in proposito alla condizione di qualcuna delle linee secondarie Sarde, e segnalarne le lacune. Segnalo anzitutto la deficienza della linea Cagliari-Lanusei-Tortoli, la quale alla stazione di Meona si biforca, con un tronco che va a Sorgono. È questa una strada, lunga nei suoi due rami parecchie centinaia di chilometri costruiti in modo che non si sa se valga la pena per lo Stato di sopportare... (*Interruzioni del ministro dei lavori pubblici*). Lo so, lo so, che nè questa nè altre linee sono comprese nel progetto in disamina. Ma, onorevole ministro, io ho già detto che non parlo per l'oggi, parlo per il domani, e tutto quello

che dico, mentre giustifica, a mio modo di vedere, la censura che io porto sull'opera passata in ordine alla costruzione delle ferrovie in Sardegna, costituisce argomento di opposizione alla legge attuale che non provvede ai rimedii.

Ripeto quindi che quelle linee percorrono delle regioni alla cui potenzialità economica non concorrono affatto, o concorrono in modo dannoso direttamente per le regioni interessate, indirettamente per lo Stato che paga. Anzitutto chiedo perchè non si sia costruito il tronco Senorbi-Muravera porto di mare, tronco che avrebbe allacciata al capoluogo della provincia una delle plaghe più fertili della provincia di Cagliari... Ecco una prima deficienza — ve ne sono delle altre più gravi, e direi quasi inesplicabili e strane.

Vi è, per esempio, la linea trasversale, così importante per il centro dell'isola, cioè la linea Bosa-Macomer-Nuoro. Il concetto delle linee trasversali è quello di avvicinare per quanto è possibile le regioni che ne sono dotate, alla linea centrale ed ai porti marittimi; orbene, questa linea a Nuoro, circa dieci chilometri dal mare, dalla parte di Orosei e di Dorgali, si arresta; e resta come un ponte cui manchi un'arcata!

Ma il danno e la stranezza principale stanno nel punto terminale delle linee Cagliari-Tortoli, e Cagliari-Sorgono.

La Cagliari-Tortoli, arrivata a 30 chilometri da Nuoro si ferma; e si ferma quella di Sorgano, a forse 25 chilometri dalla stazione di Tirso, sulla trasversale Bosa-Macomer-Nuoro! Così queste due linee che dovevano affratellare nei commerci e nelle esplicazioni delle attività locali il sud col centro e col nord dell'Isola si fermano come arrestate da una barriera insormontabile a poche decine di chilometri di distanza! Ed io chiedo se si possa esser stati più improvvidi sia dal lato economico nel costruire queste ferrovie, sia dal lato finanziario esponendo lo Stato ad un sacrificio gravoso, ma per l'isola improduttivo! Io ritengo alla stregua dei fatti che lo Stato spendendo per quelle linee quello che è necessario, per completarle, e si tratta evidentemente di somma assai modesta, ripiglierebbe quello che ha perduto buttando decine di milioni per tracciati, la cui potenzialità economica è strozzata da criteri di esecuzione così inconsulti.

Almeno il tronco Sorgono-Tirso, dovrebbe incontrare grazia presso il Governo, perchè fra i necessari a completarsi è il più urgente; di esso parlò anche salvo errore nel maggio 1904... il nostro collega onorevole

Cao-Pinna, che ebbe delle promesse, delle belle promesse che andarono a finire nell'enorme cestino delle infinite promesse che si fanno in questa materia, nel cestino dell'oblio.

Ed ora due parole per il nord dell'Isola ove le deficienze per tronchi incompleti, o per linee di carattere urgente da costruirsi, è anche se possibile più sentita. In provincia di Sassari, e più propriamente in circondario di Tempio mancano due linee che sono di necessità imprescindibile se si vuol fare qualche cosa dallo Stato, che vivifichi i traffici, e concorra alla difesa di interessi militari, di primo ordine, non per noi sardi, ma per la tutela delle frontiere marittime italiane, da Livorno al Golfo di Gaeta ed a Napoli.

Un primo tronco, che dovrebbe esser costruito a scartamento normale, è quello Terranova-Palau, progetto covato da lunga pezza nei gabinetti dei ministri della guerra e dellamarina, come potente coefficiente della difesa dell'estuario della Maddalena. È un progetto, che dorme, che io non ho la pochezza di svegliarlo attese le caratteristiche speciali di quel progetto.

Ma ha ben carattere commerciale spiccato, sebbene non manchi quello militare, il progetto di un tronco di strada a scartamento ridotto che allacci il capoluogo del circondario, Tempio con Palau. Si tratta di riunire con esso tutta la Sardegna settentrionale con la provincia di Sassari, e questo è anche concetto dello attuale disegno di legge, se male non leggo le avviluppate disposizioni, e specialmente quelle dell'articolo 13 del progetto della Commissione.

Unire il circondario di Tempio, non di nome ma a fatti col Sassarese e col sud dell'isola è cosa giusta ed urgente, come è imprescindibile legare alla rete sarda il Palau che fronteggia sul mare l'estuario della Maddalena.

La Maddalena è un paese di 10 mila abitanti, e che fra qualche decina di anni potrà averne 30 o 40 mila: un centro di popolazione di tanta rilevanza anche prescindendo dalle considerazioni di difesa marittima, non può assolutamente isolarsi e tenersi slegato dal resto dell'Isola.

Dunque la costruzione di una linea da Tempio a Palau per la valle del Liscia, perchè più interna, e che fu anche studiata, si impone. Voi non potrete farla con questa legge, voi non la farete, ma fino a che il Parlamento sarà palestra di legittime aspirazioni io non vedo come il Governo possa

asciare in disparte la costruzione di questa linea, indispensabile quanto altra mai.

Ma anche il modo, onorevole relatore, onorevole Tedesco, anche il modo col quale avete compilato l'articolo 13 ci offende, perchè evidentemente l'ultima parte di quel vostro articolo è scritta in modo da favorire i predestinati e mettere da parte tutti gli altri. Voi avete accolto questo inciso: « o a collegare comuni, la cui complessiva popolazione superi i 100 mila abitanti: o ad unire due linee litoranee dello Stato ».

La giustizia distributiva che voi avete voluto compartire zoppica parecchio, per molte regioni che attendono. A questa stregua, e per la Sardegna, in specie, non solo adesso, ma neanche in avvenire farete un tronco di linea ferroviaria, perchè non si troveranno agevolmente tanti comuni che raggiungano i 100 mila abitanti come l'intendete voi. Avevo dunque ben ragione di dire, onorevoli colleghi, e ripeto a lei, onorevole Tedesco, che questo disegno di legge non lascia speranze altrochè ai predestinati; che le ragioni dei più sarebbero state disconosciute; che questa legge, di legge generale non ha che le parvenze!

Io chiudo il mio dire, onorevoli colleghi, con la speranza che questo disegno di legge, che contenta pochi, sia arra di altro, che soddisfi le giuste esigenze delle popolazioni italiane tutte. Ma questi voti (è cieco chi non vede) sono legati ad un indirizzo economico diverso da quello che oggi si delinea. Io affretto coi miei voti un indirizzo, che corrisponda all'auspicata grandezza d'Italia; e quando questo giorno sarà arrivato, e voi, egregi rappresentanti di provincie soddisfatte, e noi, sardi, potremo salutare quest'alba foriera di migliore avvenire per tutti. *(Bravo! Bene! — Vive approvazioni)*.

PRESIDENTE. Onorevole Orioles, ha facoltà di parlare. Se intende parlare brevemente può parlare ora; altrimenti è in facoltà di rimettere a domani il suo discorso.

ORIOLES. Ieri l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri col nobile intento di vedere in ogni modo e sollecitamente in porto questa legge, affinchè la parola data non rimanga vuota di senso, dichiarò che non accetterà alcuna aggiunta o emendamento al progetto come viene dinanzi la Camera, paralizzando così in certa guisa la funzione parlamentare.

Però l'onorevole presidente del Consiglio non ha posto mente, che, approvandosi il disegno di legge come è stato presentato, per la irrisione delle somme che

vengono destinate alla costruzione delle strade complementari, il Governo manterrebbe la promessa nella forma e non nella sostanza.

La Commissione parlamentare nella sua relazione ebbe ad affermare che non è lieta la storia delle ferrovie complementari, avrebbe usato un linguaggio più proprio se la avesse chiamata dolorosa, ed avrebbe evitato che tale storia si perpetuasse, se avesse messo il suo studio a risolvere il grave problema, provvedendo fin d'ora ai mezzi adeguati, perchè sia soddisfatto il voto delle popolazioni che aspirano al loro miglioramento economico e morale.

Ora alla parola di tanti oratori agguerriti la mia per dimostrare la inefficacia e la inattività dei mezzi coi quali la Commissione ed il Governo intendono dare esecuzione alle leggi precedenti, preparando nuove delusioni.

Secondo il contenuto della legge, prevale il concetto della costruzione per conto dello Stato. Come si provvede a tale costruzione? Con 12 milioni divisi in tre esercizi e col l'impegno per parte del Governo che entro il 30 giugno 1906 sarà provveduto con legge speciale ai mezzi occorrenti.

Ora, ricorrendo la mente a due periodi della lunga storia delle ferrovie complementari: al periodo nel quale il ministro Prinetti per deficienza di bilancio sospese improvvisamente la esecuzione della legge del 1879, votata dalla Camera con tanto entusiasmo, perchè intesa a fare egualmente partecipare tutte le regioni d'Italia ai benefici della viabilità, e perciò del progresso e della civiltà; e all'altro periodo nel quale il ministro Tedesco invertì 32 milioni stanziati nel bilancio per fare fronte alla costruzione delle ferrovie complementari, onde soddisfare bisogni meno urgenti. Onorevole Tedesco — io non dico, se questo fatto onori o disonori; noto solamente che sono state col suo provvedimento defraudate le popolazioni, a beneficio delle quali dovevano essere costruite le strade complementari — si ha ragione a dubitare che un altro ministro nel 1906 venga innanzi alla Camera per dire che le strettezze del bilancio non permettono al Governo di adempiere all'impegno assunto con questa legge.

Sicuramente in questo caso si prepareranno nuove delusioni; e l'ironia si farà più triste.

Il Governo doveva, secondo me, dopo quanto era avvenuto, presentarsi alla Camera con un progetto di legge completo,

che potesse raggiungere il duplice oggetto: di provvedere senza nuovi rimandi, le somme occorrenti alla sollecita costruzione delle reclamate ferrovie, e di riparare alle omissioni, inserendo nella tabella alcune ferrovie, la cui costruzione non può essere lungamente rimandata, senza che sia ritardata la rigenerazione economica e morale di alcune popolazioni che vivono segregate dal consorzio umano, e che hanno invano aspettato i benefici dell'unità della patria.

Fra le ferrovie omesse ve ne sono alcune, come la Giardini-Leonforte, che strettamente si collegano alla soluzione del problema del risorgimento economico del mezzogiorno, alla soluzione cioè di un problema che oramai, non giova dissimularlo, si presenta minaccioso.

Ora a me pare che si voglia risolvere tale problema non coi fatti, provvedendo ai mezzi necessari, ma con le parole. Voi chiamate feraci le nostre terre, inneggia e continuamente alla bellezza del nostro cielo, ci consacrate i vostri entusiasmi e le vostre immagini poetiche; ma quando si tratta di provvedere ai mezzi indispensabili per la soluzione del problema, i vostri entusiasmi si raffreddano, le immagini poetiche si scolorano, e ritorna desolante la realtà con lo spettro delle ristrettezze finanziarie.

Il Governo dovea pensare alla Giardini-Leonforte, che la Camera di commercio di Messina reclamò fin dal 1873; ed alla quale seguirono le insistenze degli altri enti locali, non solo per completare la rete alla quale accennò il collega Majorana, ma altresì per avvicinare, senza altri rimandi, ai luoghi di consumo e di cambio le popolazioni che vivono relegate nella ubertosa valle dell'Alcantara; per rendere possibile la coltura intensiva di estese ed importanti plaghe ad evitare che sia, col danno dell'agricoltura, accresciuto il contingente dell'emigrazione.

So bene che l'emigrazione non vi preoccupa, che la ritenete come una valvola di sicurezza; ma so pure che il problema dell'emigrazione è studiato superficialmente, che non si pone mente che le nostre campagne, allietate prima dalla balda gioventù intenta alla coltivazione della terra, che è stata costretta dal bisogno a volgere le spalle alla madre patria e correre al nuovo mondo in cerca di lavoro, sono rimaste squallide e deserte. Così l'agricoltura langue per mancanza di mezzi e di mano d'opera e si prepara un avvenire assai triste.

La Giardini-Leonforte doveva richiamare tutte le cure del Governo anche per ragioni strategiche.

Tutti gli studiosi delle cose militari, italiani e stranieri, delle cui teorie procurerò di farne una breve sintesi, hanno unanimemente riconosciuto, che in caso di guerra, se il nemico riuscisse ad avere il dominio del mare, la Sicilia resterebbe tagliata dal resto del territorio nazionale e dovrebbe essere difesa da un Corpo di esercito separato, non potendo la piazza forte di Messina aver altra funzione che quella di perno di manovra per la nostra flotta o di porto di rifugio.

Sebbene la spiaggia di Sicilia si presti quasi dovunque a grossi sbarchi, pure un grosso sbarco può avere in Sicilia limitati obiettivi: l'investimento della piazza di Messina, allo scopo di togliere alla flotta italiana un importante perno di manovra o di tirarla fuori dal porto di rifugio dopo che si fosse fatta bloccare; l'occupazione di una delle città costiere per farne base, contro le forze mobili nostre, alla conquista dell'isola.

Alla difesa si offrono due vie: o essa munisce di presidio i punti minacciati, oppure riunisce le forze mobili in unica massa in un punto interno dell'isola, per correre dovunque il nemico ha operato il disbarco ad assalirlo.

Il primo sistema va escluso, perchè con la divisione della massa in vari presidi non potrebbe opporre al nemico un grande contrasto.

Il secondo sistema è preferito, perchè mette sempre in grado il comandante delle forze dell'isola di parare nello stesso tempo tutte le minacce e di assalire le masse separate del nemico con la massa riunita delle proprie forze.

Il punto di concentrazione in questo caso delle nostre forze non potrebbe essere che nel centro dell'isola, nelle pianure di Castrogiovanni. I probabili obiettivi dello sbarco del nemico sarebbero due: uno verso l'estremità occidentale dell'isola e l'altro verso l'estremità orientale.

Per lo stato attuale della viabilità in quali condizioni si troverebbe il nostro esercito che dal centro dell'isola dovrebbe muovere verso uno dei due obiettivi del nemico? Per uno spostamento verso ovest, contro un nemico che avanzi da quella parte, le condizioni sono soddisfacenti, essendo Castrogiovanni riunito a Roccapalomba per una rotabile e per una ferrovia,

Deplorable, invece, sono le condizioni di uno spostamento verso Est.

Castrogiovanni, è riunita a Messina per mezzo di una ferrovia che nel primo tratto, fino a Catania, ha direzione divergente, e nell'altro tratto, dopo Catania, si svolge tutta lunga la via del mare. Il movimento da Castrogiovanni a Messina dovrebbe perciò essere fatto per via ordinaria e le forze della difesa per arrivare a Messina dovrebbero, secondo gli intendenti delle cose militari, fare nove giornate di marcia. In nove giorni un corpo di sbarco che abbia preso terra a Milazzo avrebbe già avuto tempo di affrontare le forze mobili della piazza di Messina e di stabilirsi sui Peloritani, tagliando così la piazza dal resto dell'isola.

Ho voluto fare una breve sintesi di quanto hanno detto gli studiosi delle cose militari e doppio scopo: per dimostrare all'onorevole presidente dei ministri che se tutte le strade, come egli ebbe a dire ieri, sono, in caso di guerra, utili, la Giardini-Leonforte è di massima necessità per la difesa della Sicilia; e perchè avendo io insieme agli onorevoli Fulci Ludovico e Faranda presentato la proposta che la sovvenzione governativa stabilita all'articolo 17 del disegno di legge, sia elevata al 20 per cento per le strade che hanno carattere militare, mi correva l'obbligo di dimostrare che la Giardini-Leonforte, essendo una strada veramente militare, qualora non fosse costruita a spese dello Stato, che non può declinare l'obbligo di provvedere alla difesa della Sicilia, dovrebbe essere sussidiata in modo diverso dalle altre.

Egli è vero che in caso di guerra le sorti di essa di risolveranno principalmente sui campi lombardi, e che la vittoria o la disfatta si ripercuoterà sulla Sicilia, ma è vero altresì che durante la guerra l'isola ha diritto alla difesa per non essere devastata e saccheggiata dal nemico.

Voci. La chiusura! la chiusura!

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

Risultato delle votazioni segrete.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla tariffa doganale e

disposizioni sull'impiego del glucosio nella fabbricazione dei surrogati del caffè.

Presenti e votanti	252
Maggioranza	127
Voti favorevoli	223
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Pensioni al personale operaio delle regie saline.

Presenti e votanti	252
Maggioranza	127
Voti favorevoli	223
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Provvedimenti sul dazio di consumo.

Presenti e votanti	252
Maggioranza	127
Voti favorevoli	212
Voti contrari	40

(La Camera approva).

Costruzione di un edificio in Roma per la sede dell'amministrazione centrale delle Casse di risparmio postali.

Presenti e votanti	252
Maggioranza	127
Voti favorevoli	215
Voti contrari	37

(La Camera approva).

Modificazione alla tabella organica del personale di quarta categoria (quadro I) dell'amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Presenti e votanti	253
Maggioranza	127
Voti favorevoli	222
Voti contrari	31

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Agnetti — Albasini — Albertini — Albicini — Angiolini — Aprile — Arlotta — Arigo — Artom — Astengo — Auteri-Beretta.

Bacelli Alfredo — Barnabei — Barracco — Barzilai — Bergamasco — Berio — Bertarelli — Bertetti — Bianchi Emilio — Bianchini — Bonacossa — Bonicelli — Borghese — Bottacchi — Brunialti — Bacelli.

Callaini — Calleri — Camera — Canevari — Cao-Pinna — Caprucci — Carugati — Cassuto — Castellino — Castiglioni — Ca-

vagnari — Celli — Cerulli — Cesaroni — Chimirri — Ciappi — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciuffelli — Cocuzza — Coffari — Colosimo — Conte — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Costa — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi — Croce — Curioni — Curreno — Cuzzi.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'A-life — Dal Verme — Daneo — Danieli — De Amicis — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro Emilio — De Giorgio — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Riseis — De Seta — Di Cambiano Ferrero — Di Rudini Antonio — Di Scalea — Donati.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Nicola — Falletti — Faranda — Farinet Francesco — Fasce — Fazi Francesco — Fede — Fera — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortis — Fortunato — Francica-Nava — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Fusco.

Galletti — Gallino Natale — Gallo — Galluppi — Gattoni — Giardina — Ginori-Conti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giunti — Goglio — Graffagni — Guaracino — Guerci — Guicciardini.

Jatta.

Lacava — Lampiasi — Landucci — Lazaro — Libertini Gesualdo — Licata — Loero — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatto Riccardo.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Malcangi — Malvezzi — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marcello — Marscalechi — Masciantonio — Masi — Masselli — Matteucci — Mazzioti — Meardi — Melli — Merzi — Mezzanotte — Miliani — Mira — Monti Gustavo — Morelli-Gualtierotti.

Negri De Salvi — Nitti — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orsini-Baroni.

Pais Serra — Pala — Pandolfini — Panniè — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pavoncelli — Pellicchi — Pellerano — Pennati — Petroni — Pilacci — Pini — Pipitone — Podestà — Poggi — Pozzi Domenico — Pugliese. Quistini.

Raccuini — Raineri — Rava — Reggio — Rizza Evangelista — Rizzone — Romanin-Jacur — Roselli — Rota — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saperito — Scaglione — Scano — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Sesia — Sili — Solimbergo — Sonnino — Sorani — Soulier — Spada — Spagnoletti — Spallanzani — Spingardi — Spirito Francesco — Staglianò — Strigari. Tecchio — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Toaldi — Torlonia Leopoldo — Torraca — Torrigiani — Turbiglio — Turco.

Umani.

Valeri — Valle Gregorio — Vendramini — Visocchi.

Wollemberg.

Zaccagnino — Zella-Milillo.

Sono in congedo:

Barzilai.

Cappelli — Cirmeni.

De Asarta — De Gaglia — De Gennaro-Ferrigni — De Luca Paolo Anania.

Gaetani di Laurenzana.

Lucchini Angelo.

Mariotti — Mendaia.

Piccinelli — Pinchia.

Resta-Pallavicino — Ronchetti — Rossi Teofilo — Rovasenda.

Sormani.

Sono ammalati:

Botteri.

Chiapusso.

Galli — Giolitti.

Larizza — Leali.

Massimini.

Rizzetti — Rizzo Valentino.

Sorani.

Assenti per ufficio pubblico.

Morpurgo.

Interrogazioni e interpellanza.

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

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto interroga l'onorevole presidente del Consiglio ministro dell'interno, e l'onorevole ministro di agricoltura sulla invasione delle cavallette in circondario di Tempio e sulla necessità di spedire pronti sussidi per combatterla.

« Pala ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri delle poste e del tesoro per sapere le ragioni per le quali gli uffici postali, quando si tratta di consegnare pacchi o lettere gravate d'argento, provenienti dall'estero, pretendano moneta d'oro o scudi d'argento, e rifiutino carta italiana, anche se il cambio è al dritto della pari.

« Rose li ».

« Chiedo di interrogare il ministro dei lavori pubblici sui motivi del ritardo nella presentazione del tanto volte promesso disegno di legge che rende nazionali le strade Isonza e Brentana

« Riccio Vincenzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere quali danni abbiano recato le ultime piene del torrente Chiampo, e se vennero dati i provvedimenti opportuni, a scongiurare nuovi disastri.

« Donati. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda opera di giustizia e conforme alle promesse di precedenti ministri il proporre che siano iscritte fra le nazionali le strade che per le vallate del Lerdevole e del Biois mettono ai confini dello Stato.

« Perera ».

« I sottoscritti interrogano il ministro dei lavori pubblici per sapere quali lavori saranno prontamente assegnati alle provincie Emiliane ed al Polesine che ebbero a soffrire il ciclone del 23 giugno.

« Melli, Gucci-Boschi, Pini, Albicini, Costa, Ferri Giacomo, Turbiglio, Niccolini, Pozzato, Badaloni, Malvezzi, Comandini, Gaudenzi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della guerra per conoscere le ragioni del licenziamento dell'operaio Sarti dal laboratorio di Capua e della sospensione degli operai Trastulli e Vetturini dalla fabbrica di armi di Terni.

« Morgari ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro della pubblica istruzione se e quando intenda presentare l'organico delle Belle Arti,

« Barzilaj ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, avendo espresso il desiderio di rispondere subito alla interrogazione dell'onorevole Donati, ha facoltà di parlare.

POZZI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Alla interrogazione del collega Donati rispondo immediatamente leggendo il telegramma dell'ingegnere capo della provincia di Vicenza in esito a richieste telegrafiche del Ministero, perchè fornisse notizie precise circa il fatto che è oggetto della interrogazione.

L'ingegnere capo così telegrafa: « Rotte Chiampo località Montebello e Mason non subirono variazioni: solo escrescenze prodotte temporali sabato, domenica decorsa rialzarono alquanto livello acque inondazione, non aumentando però danni proprietà private e solo arreando pochi guasti lavori in corso. Misura rotta Montebello disposto riparazioni, che procedono lentamente causa sciopero maggior parte terraiuoli.

« Ingegnere Beduzzi ».

Questa è la risposta ottenuta dall'ingegnere capo, che attenua alquanto i danni dei quali si è giustamente preoccupato il collega Donati.

PRESIDENTE. L'onorevole Donati ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto di questa risposta.

DONATI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della risposta, veramente telegrafica, che mi ha dato. Da informazioni mie risulterebbe che, inseguito a nuove piene del Chiampo, furono distrutti anche quei secondi prodotti, che i disgraziati agricoltori del luogo si erano ingegnati di seminare per rendere men grave il disastro subito finora. Spero, del resto, che le informazioni del Governo siano più attendibili delle mie. Raccomando ad ogni modo la maggior sollecitudine all'onorevole sottosegretario di Stato, il quale sa come quel torrente sia pericoloso, affinchè, compatibilmente con lo sciopero, ed augurandomi che questo possa terminare quanto prima, vengano continuati i lavori di riparo, ad evitare un disastro assoluto per quelle popolazioni (Benissimo!)

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

Debbo pregare l'onorevole Todeschini di recarsi in segreteria per specificare quale sia l'opera del console italiano di Zurigo, di cui, nella sua interrogazione, domanda se il Governo la approvi, perchè siffatta indicazione è di carattere troppo generico.

Debbo poi invitare anche l'onorevole Giacomo Ferri a recarsi in segreteria per togliere l'ultima parte della sua interrogazione, dove si esprimono apprezzamenti aprioristici, che non posso ammettere. Gli apprezzamenti potranno esser fatti quando il ministro avrà risposto. (*Commenti*).

Le altre interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo l'ordine di presentazione. L'interpellanza sarà pure iscritta nell'ordine del giorno qualora entro le ventiquattro ore il ministro competente non dichiarerà di non accettarla.

Sull'ordine del giorno.

BRUNIALTI. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNIALTI. Vorrei rivolgere al Governo una modestissima preghiera. Siamo qui disposti a discutere in questi ultimi giorni tutti i disegni di legge, che esso crede necessari, ed anche quelle piccole leggi non necessarie, di cui desideri la discussione: ma confesso la viva sorpresa di veder messa nell'ordine del giorno degli Uffici di domani la legge sulla caccia; crederei più opportuno rimettere ad altro momento la discussione di una legge così importante.

Voci! Ma si tratta della nomina della Commissione!

BRUNIALTI. Anche la nomina della Commissione, ora, non avrebbe nessun effetto pratico; perchè si sa che le Commissioni non tengono sedute durante le vacanze.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma potrebbero tenerle!

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, ella qui non c'entra. (*ilarità*).

Ieri ella ha indicato quali fossero i disegni di legge, che credeva conveniente che la Camera discutesse ed approvasse, ed io mi sono conformato a quanto ella ha proposto, e la Camera ha deliberato. Ma la convocazione degli Uffici spetta a me. Ora all'onorevole Brunialti, il quale è uno dei più stimati autori del regolamento (*Si ride*), faccio osservare che ho messo nell'ordine del giorno degli Uffici i disegni di legge, che erano stati presentati, nei termini voluti dal regolamento; e non soltanto quello sulla caccia, ma anche molti altri.

Io non potevo e non posso esimermi dal far questo, fino a che la Camera non decida di non tenere gli Uffici; perchè debbo

attenermi a quanto prescrive il regolamento. (*Approvazioni*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Onorevole presidente, desidererei che nell'ordine del giorno delle sedute mattutine fosse iscritto il disegno di legge n. 172 per concessione di un nuovo termine ai comuni della provincia di Porto Maurizio per l'esecuzione dei lavori contemplati nei rispettivi piani regolatori e, per l'autorizzazione al comune di Porto Maurizio di variare il piano regolatore.

PRESIDENTE. Se nessuno fa opposizione, questa proposta s'intenderà approvata.

(*È approvata*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albasini.

ALBASINI. Pregherei la Camera di inscrivere nell'ordine del giorno della prima seduta di venerdì il disegno di legge per la protezione delle invenzioni industriali che figurano nelle esposizioni.

PRESIDENTE. Ne parleremo domani sera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

SANTINI. Prego l'onorevole presidente di voler sollecitare la Giunta del bilancio a riferire sul disegno di legge n. 247 relativo al mutuo in favore del Convitto nazionale di Roma. Poichè il 30 giugno scade il termine, questo disegno di legge è della massima urgenza.

PRESIDENTE. Fu presentato ieri. L'assicuro che la Giunta del bilancio terrà seduta domani.

CABRINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CABRINI. Non so se la Camera intenda di deliberare stasera sulle proposte fatte ora circa l'ordine del giorno, o se se ne parlerà domani sera.

Nel primo caso pregherei la Camera, anche in nome dell'onorevole Luzzatti, di voler inscrivere nell'ordine del giorno della prima tornata di venerdì il disegno di legge relativo alle Società cooperative di produzione e lavoro.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. C'è già.

CABRINI. È vero, ma sta in fondo.

PRESIDENTE. Ma questo è uno dei disegni di legge, che il Governo ha chiesto di far discutere in questi giorni.

NUVOLONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

NUVOLONI. Sento da molti colleghi

che domattina gli Uffici avranno poco da fare. Credo quindi che sarebbe meglio tenere seduta anche domattina.

PRESIDENTE. Prima di tutto, dichiaro che ho già convocato gli Uffici. In secondo luogo faccio notare che il lavoro della Presidenza non consiste solo nel dirigere le discussioni; vi è un'altra grande quantità di lavoro da esaurire, come, per esempio, ordinare le leggi, mandarle a chi di ragione, e via dicendo. Il personale, di cui dispongo, e che mi dà un ausilio, del quale sono assolutamente ammirato, non è in condizioni di stare in seduta ogni giorno dalla mattina alla sera. Per esempio, il redattore dei verbali deve star sempre qui a fare verbali? Avranno anche visto che, necessariamente, vi è un ritardo nella pubblicazione del resoconto ufficiale.

L'ultimo giorno faremo una seduta dalla mattina alla sera; ma non cambiamo ciò che si è disposto per domani.

NUVOLONI. Ritiro senz'altro la mia proposta.

La seduta termina alle 19.55.

Ordine del giorno per la seduta di giovedì.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. *Verificazione di poteri:* Elezioni contestate dei collegi di Piazza Armerina (eletto Cascino); e di Capannori (eletto Croce).

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

Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari. (83)

4. *Discussione del disegno di legge:*

Riduzione della tariffa postale. (188)

5. *Discussione in seconda lettura del disegno di legge:*

Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà. (*Urgenza*) (116)

Discussione dei disegni di legge:

6. Istituzione di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali. (84)

7. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore. (71)

8. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini. (96)

9. Sull'esercizio della professione di ragioniere. (99)

10. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (90)

11. Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private. (129)

12. Destinazione di ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria quali capitani di porto in alcune piazze militari marittime e nei porti delle colonie. (41)

13. Norme per la concessione della cittadinanza italiana. (179)

14. Sistemazione generale del fabbricato demaniale detto Malapaga, in uso per caserma delle guardie di finanza in Genova. (198)

15. Protezione delle invenzioni industriali e dei modelli e disegni di fabbrica che figurano nelle Esposizioni. (65)

16. Aggregazione del comune di Guiglia al circondario di Modena. (140)

17. Modificazioni agli articoli 162 e 237 della legge comunale e provinciale (testo unico 4 maggio 1898, n. 164). (218)

18. Dichiarazione d'inalienabilità a scopo di rimboscimento, di relitti marittimi nella provincia di Ravenna, pel miglioramento della Pineta. (149)

19. Modificazioni alla legge organica della Corte dei conti del 14 agosto 1862, n. 300. (*Urgenza*) (234)

20. Istituzione di una manifattura di tabacchi in Bari. (239)

21. Modificazione alla legge 5 aprile 1903, n. 127, per l'impianto in Italia di una stazione radiotelegrafica ultrapotente sistema Marconi. (152)

22. Costituzione in Comune autonomo della frazione Bibbona (Cecina). (242)

23. Provvedimenti a sollievo dei danneggiati dalle alluvioni nel 1905 e a favore dei Consorzi per opere idrauliche, di scolo e di bonifica. (*Urgenza*) (235).

PROF. EMILIO P. OVANELLI

V. Nostro dell'Ufficio di Revisione e Stenografia