

## CXXXIX.

## 2ª TORNATA DI VENERDÌ 30 GIUGNO 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

## INDICE.

**Ferrovie complementari** (*Seguito della discussione*)

	<i>Pag.</i>	
APRILE . . . . .	5145	
ARTOM . . . . .	5132	
BATTELLI . . . . .	5128	
BERIO . . . . .	5139-40	
BORSARELLI . . . . .	5148	
CASSUTO . . . . .	5119-28	
CAVAGNARI . . . . .	5134	
CHIMIRRI . . . . .	5144-46	
CIUFFELLI . . . . .	5141	
CONTE . . . . .	5122-28	
COTTAFAVI . . . . .	5128	
CUZZI . . . . .	5134-45	
DAGOSTO . . . . .	5128-33	
DÀNEO . . . . .	5142-45	
DANIELI . . . . .	5145	
DE FELICE-GIUFRIDA . . . . .	5143	
FAZI . . . . .	5141	
FARANDA . . . . .	5144	
FEDE . . . . .	5112-28	
FERA . . . . .	5124	
FULCI LUDOVICO . . . . .	5142	
FERRARIS C. ( <i>ministro</i> ) . . . . .	5125	
	5128-33-34-38-45-46-48	
FILI-ASTOLFONE . . . . .	5138	
FORTIS ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	5133	
GIUNTI . . . . .	5133	
LICATA . . . . .	5138	
LUCCHINI L. . . . .	5147	
MAJORANA G. . . . .	5141	
MANGO . . . . .	5120-28	
MATTEUCCI . . . . .	5128	
ODORICO . . . . .	5123	
PELLERANO . . . . .	5134	
PINI . . . . .	5136	
PIPITONE . . . . .	5123-28	
PRESIDENTE . . . . .	5131	
RUBINI . . . . .	5114-28	
TEDESCO ( <i>relatore</i> ) . . . . .	5127-38-43-45	
TESTASECCA . . . . .	5144	
TORRIGIANI . . . . .	5143	
VALENTINO . . . . .	5144	
VICINI . . . . .	5128	
VISOCCHI . . . . .	5118-23	

**Interrogazioni:**

Quaestione del Marocco ( <i>Ritirata</i> ):	
CIRMENI . . . . .	<i>Pag.</i> 5102
FORTIS ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	5102-03
Tassa di famiglia nella provincia di Bologna:	
FERRI G. . . . .	5103
MARSENCO-BASTIA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5103
PRESIDENTE . . . . .	5104
Maestri e direttori didattici (assegni):	
FERRI G. . . . .	5104
ROSSI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5104
Personale insegnante negli asili infantili Fiano di Roma:	
CABRINI . . . . .	5104-05
MARSENCO-BASTIA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5104-05
Invasione delle cavallette nel circondario di Tempio:	
DEL BALZO ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5106
MARSENCO-BASTIA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5105
PALA . . . . .	5106
Pacchi o lettere gravate di assegno provenienti dall'estero (pagamento):	
CAPECE-MINUTOLO ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5107
FASCE ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5107
ROSELLI . . . . .	5107
Strade della provincia di Belluno:	
PERERA . . . . .	5108
POZZI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5108
Licenziamento e sospensione di operai (laboratorio pirotecnico di Capua; fabbrica d'armi di Terni):	
MORGARI . . . . .	5110
SPINGARDI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5109
Nubifragio nel territorio di Sesto Fiorentino:	
MARSENCO-BASTIA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	5111
PUCCI . . . . .	5111
Riposo festivo:	
CABRINI . . . . .	5152-54
FORTIS ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	5152-54-55
RAVA ( <i>ministro</i> ) . . . . .	5152
<b>Mozione Saporito</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	5152
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Lavori parlamentari:	
ALESSIO . . . . .	5155
CABRINI . . . . .	5152
CAVAGNARI . . . . .	5155
FORTIS ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	5152-54
MELLI . . . . .	5155
PRESIDENTE . . . . .	5152-55

Petizioni:	
PLACIDO . . . . .	Pag. 5102
Rinvio d'interrogazioni. . . . .	5109
<b>Relazione (Presentazione):</b>	
Stipendi e carriera degli insegnanti delle scuole classiche, tecniche e normali (DANIELLI) . . . . .	5149
<b>Votazioni segrete (Risultamento):</b>	
Pensioni agli operai dell'officina governativa delle carte-valori. . . . .	5129
Modificazioni all'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825, che deferisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno. . . . .	5129
Modificazione alla tabella n. 14 degli ufficiali del Corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra, approvato con regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, modificato con leggi 7 luglio 1901, n. 295, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300. . . . .	5129
Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio . . . . .	5129
Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 83,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905 per le spese della Commissione reale istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario: e per l'altra incaricata dello studio dei riscatti delle strade ferrate concesse all'industria privata . . . . .	5129
Assegnazione straordinaria per le spese occorrenti all'esecuzione della transazione 14 novembre 1903, stipulata fra la provincia di Parma e lo Stato, e della transazione 6 luglio 1904, stipulata fra la provincia di Piacenza e lo Stato, in ordine alle spese di mantenimento di ricovero di mendicanti di Borgo San Donnino ed accessori. . . . .	5150
Approvazione della convenzione che modifica quella approvata con legge 30 giugno 1872, pel mantenimento del regio istituto di studi superiori di Firenze . . . . .	5150
Approvazione della convenzione 16 giugno 1904, per la creazione in Milano di alcuni istituti clinici di perfezionamento. . . . .	5150
Opere igieniche comunali, mutui di favore, concorsi dello Stato . . . . .	5150
Norme circa la costituzione dei Gabinetti dei ministri e dei sottosegretari di Stato . . . . .	5150

La seduta comincia alle ore 14.35.

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

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Medici di giorni 4, Giaccone di 5 e Meritani di 5.

(Sono conceduti).

## Petizione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto di una petizione.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

6579. Il deputato Placido presenta una petizione del barone Donato Colletta, presidente di sezione della Corte d'appello di Napoli con la quale questo fa istanza perchè siano apportate alcune modificazioni alla legge sul risorgimento economico di Napoli.

PLACIDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PLACIDO. Chiedo che la Camera dichiari d'urgenza la petizione testè annunciata.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, la petizione numero 6579 è dichiarata urgente.

## Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Cirmeni al ministro degli affari esteri « per sapere quale accoglienza abbia fatto il Governo del Re alla proposta di una conferenza internazionale per gli affari del Marocco ».

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. In assenza del mio collega degli affari esteri, prego l'interrogante di ritirare la sua interrogazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Cirmeni ha facoltà di parlare.

CIRMENI. L'*idem sentire de republica* tra l'onorevole presidente del Consiglio e me, rimonta, non al suo recente avvento al potere, bensì al mio, ormai lontano, primo ingresso in Parlamento. E perciò anzichè dolermi...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Diranno che l'abbiamo fatto apposta!

CIRMENI. ...del suo invito, intuendo

le delicate ragioni che glielo hanno suggerito, non insisto nella mia interrogazione...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ringrazio.

CIRMENI. ...ed esprimo fiducia che, sotto l'alta sorveglianza del presidente del Consiglio...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io non devo sorvegliare nulla!

CIRMENI. ...la nostra politica estera riesca a tutelare efficacemente i vitalissimi interessi dell'Italia nei due bacini del Mediterraneo.

PRESIDENTE. Questa interrogazione dell'onorevole Cirmeni si intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Giacomo Ferri, al ministro dell'interno « per sapere se ritenga corretta l'opera del prefetto di Bologna, il quale ordina ai Comuni della provincia di Bologna di sospendere l'applicazione del regolamento sulla tassa di famiglia, già approvato per regio decreto ».

Ha facoltà di rispondere, a questa interrogazione, l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il decreto approvante la nuova tassa di famiglia nel distretto della provincia di Bologna giunse quando i bilanci comunali erano già stati resi esecutori. Siccome le somme stanziare con i criteri del vecchio regolamento non sarebbero più state rispondenti ai reali introiti ed i comuni si sarebbero trovati in gravi difficoltà finanziarie, così, per ovviare agli inconvenienti che erano stati segnalati da molti municipi, il prefetto di Bologna interpellava il Ministero delle finanze se poteva dilazionare al 1906 l'applicazione del nuovo regolamento. Si rispose dal Ministero delle finanze che la proposta sarebbe stata subito sottoposta al Consiglio di Stato, ed allora la Giunta provinciale amministrativa di Bologna, con voto favorevole, deliberava un apposito articolo aggiuntivo.

Attendesi ora l'approvazione del regolamento che venne così modificato. Il prefetto di Bologna non poteva nulla sospendere, come nulla sospese; egli avvertì soltanto i municipi dello stato della questione. Posso poi assicurare l'onorevole interrogante che il Consiglio di Stato darà presto, anzi prestissimo, il suo parere in proposito, e che non si è usciti e non si uscirà nemmeno in questa materia dai termini della legalità.

Credo quindi che l'onorevole Giacomo Ferri potrà dichiararsi soddisfatto.

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

FERRI GIACOMO. Io mi permetto d'interessare nuovamente la Camera sopra questa questione, perchè è molto grave, essendo la sua importanza stata già riconosciuta coi discorsi da me provocati qui dai precedenti ministri dell'interno e delle finanze, i quali riconobbero che era iniquo il regolamento sulla tassa focatico vigente nella provincia di Bologna, e che era dovere provvedervi, assumendo l'impegno il Governo di fare in modo che l'equità e la giustizia con un nuovo regolamento presto fossero ristabilite.

A lode del vero in breve tempo, e cioè nel marzo, io ebbi notizia diretta dall'onorevole ministro delle finanze che era stato approvato il nuovo regolamento che in parte faceva giustizia a quella povera gente, la quale veniva tutti gli anni spogliata di enormi somme di denaro, con un sistema di tassazione indegno di ogni più rudimentale equità, giacchè i proprietari riuscirono a pagare la metà di quanto imponevano ai loro coloni.

Venuto questo regolamento-legge che trae origine dalla legge del 1868, si sperava che finalmente le cose prendessero un giusto svolgimento, quando invece, con abili manovre dei conservatori, assistiti dal prefetto, si sospese la esecuzione sotto il pretesto che arrecava imbarazzi ai bilanci dei comuni.

L'artificio è palese; voi rappresentanti del Governo sapete che vi sono dei comuni che, come Castelfranco, vogliono applicare la legge; perciò è ingiustificabile che un prefetto intervenga ad ostacolare l'opera dei comuni democratici, che difendono colla legge la giustizia per la povera gente.

È di questo che io mi lamento, è quest'opera del prefetto che io denunzio. Il Governo deve favorire l'esecuzione del regolamento, il quale sanziona un atto di riparazione, di giustizia. È vero che anche il nuovo regolamento ha dei difetti, ma è anche vero che attualmente noi abbiamo una legge buona, che, colla imposta progressiva e l'esonero delle quote minime, ha cercato di togliere questa enorme spoliazione di circa lire 300,000 che si faceva a danno di quella povera gente.

Il Governo deve intervenire, perchè rimanga questa nuova legge; salvo a modifi-

care il regolamento in quelle parti, che risultassero mancanti; ma il dire che i bilanci erano stati approvati, non giustifica gli aggravati imposti a persone che non dovevano pagare, e che pagano con i loro sacrifici, ciò che gli altri pagano con gli storni dei loro bilanci. (*Interruzioni*).

Queste sono considerazioni evidenti. Perché non si vuol lasciare ai Comuni che vogliono ed hanno diritto di applicare la nuova legge, ampia libertà di farlo?

PRESIDENTE. Onorevole Ferri, si tenga nei limiti di una interrogazione.

FERRI GIACOMO. Si tratta di una questione molto importante...

PRESIDENTE. Sta bene; ma stia nei termini dell'interrogazione.

FERRI GIACOMO. Io sto nei termini dell'interrogazione; del resto i cinque minuti non sono ancora trascorsi.

PRESIDENTE. Lè ho soltanto raccomandato di rimanere nei limiti di una interrogazione. Se vuole estendersi di più, faccia un'interpellanza...

FERRI GIACOMO. Ella ha voglia d'intorrompermi: io ho diritto di parlare per cinque minuti. È ora di finirla con questo sistema che ella usa verso di noi...

PRESIDENTE. Non ho che un sistema per tutti!

FERRI GIACOMO. Io mi fermo qui, ma protesto contro le sue parole.

PRESIDENTE. Io protesto contro lei, che viola il regolamento; e la richiamo all'ordine. Io non ammetto privilegi per nessuno! (*Benissimo!*)

Segue l'interrogazione dell'onorevole Giacomo Ferri al ministro dell'istruzione pubblica « sulla ritardata nomina della Commissione per gli assegni di benemerenzia ai maestri elementari e direttori didattici, con evidente pericolo che in quest'anno venga a mancare il beneficio a quei benemeriti funzionari ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ROSSI LUIGI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Com'era suo stretto dovere, il Ministero ha già nominato la Commissione, cui allude l'onorevole Giacomo Ferri, e questa Commissione porterà nel più breve tempo possibile a compimento i suoi lavori.

PRESIDENTE. Ha facoltà l'onorevole Giacomo Ferri di dichiarare se sia soddisfatto.

FERRI GIACOMO. Dichiaro di essere

soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica, perchè in tal modo saranno erogati i fondi destinati ai benemeriti dell'istruzione. E quindi siccome siamo arrivati in tempo, abbiamo un solo giorno per soddisfare a quanto occorre.

ROSSI LUIGI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Non è questione di un giorno, perchè, siccome si tratta di somma già impegnata, se ne può fare la distribuzione anche nell'esercizio venturo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Galluppi al ministro dell'interno « sui provvedimenti, che intenda adottare per smentire le false notizie, che si fanno correre sullo stato della salute pubblica in Civitavecchia allo scopo di allontanare da quella saluberrima città le famiglie, che vi accorrono nella stagione balneare ».

Non essendo presente l'onorevole Galluppi, s'intende che egli abbia ritirato questa interrogazione.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini al ministro dell'interno « sull'esclusione del personale insegnante negli asili infantili di Fiano di Roma dal diritto di associazione ».

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

MARSENGO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non appena l'onorevole Cabrini ha presentato questa interrogazione, ho fatto assumere informazioni minute e particolareggiate; dalle quali risulta che nè lo Statuto, nè i regolamenti degli asili infantili di Fiano di Roma importano il divieto al diritto di associazione da parte del personale degli insegnanti, che non ebbero neppure la proibizione di associarsi per il loro miglioramento.

Vi fu qualche fatto speciale, di direttrici e maestre che domandavano il permesso di prender parte a queste associazioni, ma la direzione ha detto che non poteva dare nè permesso nè divieto: non entrava sul merito. Io ritengo quindi che non si possa parlare di divieto del diritto di associazione. Se l'onorevole Cabrini avesse dei fatti particolari da accennare, io li esaminerò; e, colla consueta equanimità vedrò se dovrà entrare in quest'ordine di idee la direzione degli asili infantili.

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

CABRINI. L'onorevole sottosegretario



di Stato dell'interno sa, che a certi scopi ci si arriva per due vie: o la via diritta e scoperta, o la via tortuosa e subdola. Quella seguita dall'amministrazione degli asili di Fiano di Roma, (un istituto cui lo Stato contribuisce con circa 100 mila lire all'anno, senza avervi neppure l'ombra di un rappresentante diretto) è la seconda via!

Si guardò bene quella amministrazione di scrivere nei propri statuti e nei regolamenti alcun articolo facente divieto al personale insegnante di iscriversi ad alcuna associazione; ma viceversa, servendosi della volontaria e assolutamente disinteressata azione della direttrice (pagata con 1,500 lire all'anno, mentre le maestre hanno solo 30 lirette al mese!) permise che circolasse per la scuola una dichiarazione litografata con la quale le maestre stesse venivano a dichiarare di ritirarsi da quella terribilmente sovversiva associazione che è l'unione delle maestre dei giardini d'infanzia diretta a conseguire dall'amministrazione stessa cinque o dieci lire di aumento al mese sopra i propri stipendi.

Ella vede, quindi, che fu semplicemente gesuitico il mezzo usato per impedire alle maestre l'organizzazione!

Io rilevo il fatto anche per portare un piccolo contributo a quel movimento che raccoglie adesioni anche al di là di questi banchi della estrema; movimento che intende a riformare gli asili ed i giardini di infanzia, ponendoli sotto la direzione del Ministero della pubblica istruzione e trasformandoli in veri e propri organismi scolastici.

A me basta di rilevare che queste maestre, alle quali si è, per vie coperte e subdole, interdetta la strada dell'organizzazione, vengono fatte condizioni che denunciano dalla tribuna parlamentare.

Udite il trattamento che si fa alle maestre degli asili infantili della capitale d'Italia.

Si pagano queste maestre per orari che vanno dalle otto alle dieci ore al giorno; e otto o dieci ore di lavoro, per una maestra di asilo infantile, rappresenta un orario massacrante, condannato da ogni più elementare norma di pedagogia; si pagano queste maestre con stipendi di circa trecento lire all'anno; e si spinge lo sfruttamento a limiti così intollerabili ed iniqui, che quando una di queste maestre, pagate con tali stipendi di fame, si ammala, l'amministrazione tiene per sé il corrispondente delle giornate di sospeso lavoro. Questo

trattamento da usurai costituisce un cespite per l'amministrazione.

Di quanto le dico, onorevole sottosegretario, può trovare le prove nel suo Ministero dove può trovare un'inchiesta eseguita da un egregio funzionario suo.

Io deploro che i risultati di questa inchiesta, portati in seno alla Commissione provinciale di beneficenza, non abbiano trovato in quella Commissione quella difesa che dovrebbero sempre trovare i deboli; e che quella Commissione abbia solo accettato le ragioni del Consiglio di amministrazione, rimettendo le riforme al duemila.

Confido che ella voglia richiamare a sé i risultati di quell'inchiesta e compiere un atto di energia contro queste che sono semplicemente indecenze.

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Una sola parola, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Parli.

CABRINI. Il senatore Vitelleschi è il grande artefice di questi metodi amministrativi e pedagogici!

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Siccome il Governo è disposto sempre a far la luce, specialmente quando si tratti della condizione degli umili, così prego l'onorevole Cabrini di venire nel mio gabinetto, dove non si parlerà certamente nè di sfruttamento, nè di arti subdole, e vedrà che potremo stabilire quel che si dovrà fare, nell'interesse vero dell'amministrazione.

CABRINI. Il Ministero non c'entra.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala ha interrogato il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed il ministro di agricoltura «sulla invasione delle cavallette in circondario di Tempio e sulla necessità di spedire pronti sussidii per combatterla».

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

MARSENCO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non ho che da dire una parola sola. L'interrogazione è di competenza del Ministero di agricoltura ed esso farà il dover suo, e come meglio crederà, nei limiti dei fondi che ha disponibili. Ma se, in conseguenza dell'invasione di cavallette, ci sono operai senza lavoro, il Ministero dell'interno provvederà anch'esso nei termini che gli sono consentiti dal bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegre-

tario di Stato per l'agricoltura ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Nessuna notizia è pervenuta al Ministero di agricoltura, sull'invasione delle cavallette in provincia di Sassari. Invece, sui primi di giugno, il prefetto di Cagliari domandò che il Ministero inviasse qualche aiuto per combattere l'invasione delle cavallette nel comune di Teulada; ed allora il Ministero spedì lire 400. Se una domanda simile ci verrà dal prefetto di Sassari per qualche comune della provincia, noi faremo altrettanto.

Io comprendo che la cifra di lire 400 non possa appagare l'onorevole Pala, ma gli faccio considerare, che abbiamo nel bilancio di agricoltura, per provvedere a tutti i bisogni del servizio della entomologia agraria, solo 7000 lire e con queste dobbiamo provvedere agli studi per combattere tutti gli insetti nocivi all'agricoltura. Quindi egli comprenderà molto facilmente che col dare 400 lire ad un solo comune si fa già molto.

Aggiungerò ancora un'altra osservazione: gli stanziamenti del bilancio di agricoltura, per quanto riflette la lotta contro gli insetti nocivi all'agricoltura, devono impiegarsi per studi diretti a trovare i modi più acconci per combattere la infezione non per l'applicazione generale di questi mezzi alla quale devono provvedere gli agricoltori. Perchè se la lotta dovesse essere assunta dal Ministero, non 7000 lire, ma 7 milioni sarebbero necessari.

Dopo ciò io spero che l'onorevole Pala vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

PALA. Io non so davvero di che cosa dovrei dichiararmi soddisfatto: perchè tanto l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, quanto quello per l'agricoltura, industria e commercio, probabilmente, non hanno tenuto presente neanche il testo della interrogazione. Io ho chiesto se avessero notizia della invasione delle cavallette in circondario di Tempio, e il sottosegretario all'agricoltura risponde che ha mandato 400 lire a Teulada. Me ne compiaccio. Ma Teulada è all'estremo sud, e Tempio all'estremo nord dell'isola!

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Io ho detto che non ne abbiamo. Ho parlato italiano, mi pare!

PALA. Capisco che ha parlato italiano

ma ella come rappresentante del Governo ed il Ministero degli interni, hanno anche il telegrafo a loro disposizione, e potevano valersene per chiedere informazioni. Anzi promisero di farlo.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Fino al momento in cui parliamo, nessuna notizia ufficiale è giunta al Ministero.

PALA. Ma ella come ha potuto dire che aveva assegnato lire 400 al comune di Teulada, che non si trova nella provincia di Sassari, ma in quella di Cagliari?

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ma ella non ha inteso bene.

PALA. Sarà; ma è probabile che ella si sia spiegato male. In sostanza, nonostante le frasi velate, io vengo a questa conclusione che tanto il Ministero dell'interno quanto quello d'agricoltura, industria e commercio non vogliono dare un soldo per difendere il comune ed il circondario dalle cavallette, cioè dalla maggiore disgrazia che possa colpire una regione eminentemente agricola, dacchè il danno ed il pericolo di tale invasione supera tutti gli altri malanni che possano colpire i prodotti agricoli. Prendo atto semplicemente di questo e non mi dichiaro soddisfatto.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Io forse avrò avuto la disgrazia di non essermi spiegato bene. Ripeto quello che ho detto: che le 400 lire inviate al comune di Teulada erano state assegnate, perchè il prefetto di Cagliari l'aveva domandato. Ed ho soggiunto che, se il prefetto di Sassari farà uguale domanda per la sua provincia, invieremo altre 400 lire.

PALA. Ma questo non l'ha detto prima!

DEL BALZO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. L'ho detto prima, e me ne appello alla Camera. Ho detto anche che ero dispiaciuto di non potere dare di più. Mi sarei quindi aspettata dall'onorevole Pala maggiore benevolenza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Roselli ai 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'assegno, provenienti dall'estero, pretendano moneta d'oro o seudi d'argento, e rifiutino

carta italiana, anche se il cambio è al di sotto della pari».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

CAPECE-MINUTOLO, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. L'onorevole collega Roselli con la sua interrogazione fa opportunamente rilevare l'inconveniente che si verifica nei servizi postali, che quando cioè si riceve una lettera od un pacco provenienti dall'estero e gravati di assegno, si pretende sempre moneta metallica, d'oro o di scudi d'argento. La cosa è tanto più grave naturalmente quando si verifica nei piccoli centri, dove c'è quasi impossibilità di trovare facilmente della moneta metallica; di guisa che il destinatario tante volte è costretto ad aspettare qualche giorno prima di poter ritirare il pacco o la lettera. Per contro negli accordi postali concordati a Washington nel 1897 all'articolo 2 è detto testualmente così: « Per massima l'importo dei vaglia deve essere versato dai depositanti e pagato ai destinatari in moneta metallica: ma ciascuna amministrazione ha facoltà di accettare e di usare per tali effetti ogni sorta di carta monetata avente corso legale nel suo Stato con riserva di tener conto, ove occorra, della differenza del cambio ». Come da ciò si rileva, l'amministrazione ha facoltà di ricevere carta monetata anzichè moneta metallica. Ma come opportunamente ha fatto l'onorevole Roselli, la sua interrogazione è rivolta pure al ministro del tesoro ed io quindi lascio al mio collega Fasce di fare quelle dichiarazioni che meglio crederà in proposito. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il sistema adottato d'accordo fra il ministro del tesoro e quello delle poste e dei telegrafi per la riscossione e pagamento dei pacchi e delle lettere provenienti dall'estero era stato determinato allo scopo di rafforzare le scorte metalliche a pieno titolo nelle casse dello Stato, perchè i proventi delle tasse postali evidentemente vanno nelle casse erariali; rafforzamento e rifornimento che era andato molto diminuendo dopo adottato il sistema della riscossione dei dazi mediante i certificati doganali. Ora il Ministero ha preso in esame la domanda dell'onorevole Roselli, persuaso anche del mutamento verificatosi nella nostra circolazione, ora che

abbiamo la fortuna di avere l'oro al di sotto della carta, sia pure per pochi centesimi, il Governo studierà, d'accordo con l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, i mezzi per avvisare al modo di stabilire, anche per le riscossioni postali, il sistema vigente per le riscossioni doganali. (*Benissimo! Bravo!*)

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

ROSELLI. Son lieto delle risposte così soddisfacenti ed esaurienti degli onorevoli sottosegretari di Stato per le poste ed i telegrafi e per il tesoro; ritengo anzi che le risposte di quest'ultimo siano state provocate proprio dalla mia interrogazione, e così spero che si prenderanno tosto i provvedimenti di tesoro cui ha alluso l'onorevole Fasce. Perchè in realtà si deve trattare di una dimenticanza da parte della direzione generale del tesoro, giacchè ognuno comprende che, quando il cambio è al disotto della pari, è proprio interesse dello Stato, anzichè ricevere moneta aurea, il ricevere moneta di altro genere che equivale all'oro non solo, ma che pure di qualche centesimo lo supera. Ringrazio quindi gli onorevoli sottosegretari di Stato e mi auguro che i provvedimenti da loro annunciati siano quanto prima tradotti in pratica. (*Bravo!*)

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Una parola sola. L'onorevole Roselli ha rivolto alla direzione generale del tesoro un rimprovero non meritato, perchè egli deve comprendere che è soltanto da poco tempo che abbiamo il cambio alla pari...

ROSELLI. È un anno!

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*, ... con interruzioni di tempo: ad ogni modo, prima di prendere dei provvedimenti di questo genere, che non sono poi di lieve importanza, bisognava accordarsi, per le relative disposizioni, con il Ministero delle poste e dei telegrafi. (*Benissimo!*)

ROSELLI. Del resto io confido completamente nella buona volontà e nella esperienza dell'onorevole Fasce in queste risoluzioni.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Perera, al 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 Cordevole e del Biois mettono ai confini dello Stato ».

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

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le condizioni di parecchi comuni della provincia di Belluno sono veramente eccezionali per la viabilità. Debbo però fare una distinzione: se l'onorevole Perera si riferisce obbiettivamente alle condizioni della viabilità in quella regione, posso facilmente convenire con lui che esse sono tali da reclamare in modo speciale le cure dello Stato. Debbo però francamente dichiarare che negli atti che ho compulsato presso il Ministero, non vi è traccia di promesse che siano state fatte sul modo o sul tempo di provvedere al riguardo. Tuttavia, siano state fatte o no queste promesse, la questione è integra; sta cioè che colà i comuni sono straordinariamente gravati dalle spese di viabilità che assorbono troppa parte dei loro miserrimi bilanci. Quindi la raccomandazione dell'onorevole Perera perchè si rendano nazionali quelle strade, ha un fondamento serio e degno di tutta la considerazione nelle condizioni speciali di quella regione.

La questione però sollevata con la interrogazione dell'onorevole Perera è grave per le sue conseguenze. Presso il Ministero esistono ben 74 domande dirette a far dichiarare nazionali strade provinciali o comunali, le quali se venissero accolte importerebbe al bilancio il carico di una somma veramente rilevantissima. Non è questa — lo dico subito — una ragione per respingere domande che siano bene giustificate, ma certamente è una ragione per andar molto cauti nell'esaminare le domande tutte, allo scopo di accogliere quelle soltanto che, come (e non esito a riconoscerlo) quelle per cui l'onorevole Perera si interessa, meritino effettivamente di essere accolte.

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

PERERA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue buone parole. Sarei rimasto molto più soddisfatto se mi avesse promesso di prendere egli medesimo la iniziativa voluta dall'articolo 12 della legge sulle opere pubbliche in base alle istanze presentate dai comuni. In ogni modo, se altre pratiche occorreranno, se altre istanze si dovranno presentare si presenteranno, ed io confido che, quando verrà in decisione la domanda, non le mancherà l'appoggio del Ministero. Perchè (l'onorevole sottosegretario di Stato conosce la questione e perciò io sarò breve) si tratta di un vero

e proprio diritto che ha il suo fondamento nell'articolo 10 della legge sulle opere pubbliche. E se la applicazione di tale disposizione di legge sarà sollecita si potrà evitare la rovina economica di quei comuni dell'Agordino che ora hanno il loro maggiore dispendio, un enorme dispendio, nella manutenzione delle strade che vanno ad allacciarsi al confine con la rete delle strade austriache. E sarà anche opera di savia politica, perchè quelle popolazioni non possono credere di inseguire una vana, infondata speranza, dopo che essa ha raccolto il favore e l'appoggio di uomini parlamentari eminenti come l'onorevole Pascolato e l'onorevole Luigi Luzzatti e le promesse di ministri, che risultano (mi scusi l'onorevole sottosegretario se lo contraddico) da quel memoriale che egli ha pur ricordato. Per ciò io mi auguro che alle buone parole di oggi abbia a seguire a novembre il più buono e il più gradito conforto dei fatti.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi preme di ricordare ancora all'onorevole Perera che *hic et nunc* non abbiamo fatto, tanto io che lui, se non delle parole.

PERERA. I fatti spettano a lei; io non posso fare che delle parole.

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A me pareva però, e pare, di aver fatto delle dichiarazioni tali da appagare il collega Perera; perchè ho detto che il ricorso al quale si interessa l'onorevole Perera ha un fondamento...

PERERA. Ma sono dieci anni che è stato presentato!

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. No. perchè la domanda è del marzo 1903... L'onorevole Perera sa che per l'articolo 12 della legge 20 marzo 1865 occorre un disegno di legge speciale, e che questo deve essere preceduto da una lunga istruttoria amministrativa, perchè una strada la quale in origine non era compresa tra le strade nazionali, possa essere dichiarata tale *ex-novo*; quindi è che, a parte il presentare un disegno di legge in proposito, occorre che le condizioni di queste strade siano non solamente giustificate, ma siano riconosciute tali anche per parte dei corpi consultivi. (*Interruzione del deputato Perera*).

A me pare di essermi spiegato in senso abbastanza favorevole alla domanda alla quale si interessa il collega Perera; esso

però deve persuadersi che il Governo deve esaminare tutte le domande che sono state presentate *ad hoc* (e che, come dissi, sommano a 74) non solo con criteri assoluti, ma anche con criteri relativi data la molteplicità delle domande e le esigenze di bilancio per cui non possiamo giudicare dell'una se non conosciamo anche le condizioni dell'altra, (*Interruzioni e conversazioni nell'emicielo*) la quale per avventura anche altrettanto necessaria potrebbe essere quanto la prima, ma di essa meno urgente.

Ecco la ragione per la quale qualche indugio in proposito riesce inevitabile per potere adoperare con giusto riguardo alle domande tutte.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Melli ed altri colleghi al ministro dei lavori pubblici...

POZZI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa interrogazione, d'accordo con gli onorevoli interroganti, chiedo che sia rimessa alla seduta di domani.

PRESIDENTE. Allora questa interrogazione è rimessa a domani.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Morgari al ministro della guerra « per conoscere le ragioni del licenziamento dell'operaio Sarti dal laboratorio di Capua e della sospensione degli operai Trastulli e Vetturini della fabbrica d'armi di Terni ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. All'onorevole Morgari, che desidera conoscere le ragioni del licenziamento dell'operaio Sarti dal laboratorio pirotecnico di Capua, potrei limitarmi a rispondere che sono state ragioni disciplinari, sono state considerazioni informate alla necessità di mantenere integro il principio di disciplina, indispensabile per il retto funzionamento di quello stabilimento, ragioni e considerazioni che la Camera non potrà disconoscere.

E appunto perchè la Camera possa giudicare con piena conoscenza di causa fornirò alcuni particolari. (*Segni di attenzione*).

Nel laboratorio pirotecnico di Capua esisteva da qualche tempo un certo malumore, una certa discordia fra operai e scritturali, in conseguenza dell'applicazione della legge votata dal Parlamento nel giugno dello scorso anno, per effetto della quale furono trasferiti nel ruolo degli ufficiali d'ordine delle amministrazioni dipendenti

dal Ministero della guerra alcuni operai che avevano per l'addietro adempiuto esclusivamente a funzioni di scritturali. Io non entro nel merito di quella legge: essa ha formato oggetto di ampia discussione davanti alla Camera, è oggi legge dello Stato, ed a noi incombe l'obbligo di osservarla e farla osservare.

Ma così non l'intendeva un operaio, certo Sarti, il quale si era fatto agitatore frammezzo ai suoi compagni di lavoro, contrapponendo la sua propaganda all'azione che con molto tatto andava spiegando il colonnello direttore del laboratorio per rimettere la calma nello stabilimento.

Dirò di più. Questo operaio fu sorpreso un giorno mentre, durante le ore del lavoro, stava redigendo uno scritto inteso ad acuire, ad accentuare il dissidio fra quelli operai, scritto che destinava, secondo una sua pubblica dichiarazione, precisamente alla stampa. (*Commenti*).

Aggiungerò un'altra considerazione. Questo operaio era classificato, dalla Direzione dello stabilimento, mediocre operaio, poco volenteroso al lavoro, in quanto che pare che impiegasse la maggior parte della sua attività in altre funzioni: era segretario della locale federazione. (*Commenti*).

Detto ciò, io credo che ve ne sia più che a sufficienza per legittimare il provvedimento che il Ministero ha preso, su conforme proposta dell'Ispettorato delle costruzioni d'artiglieria, il provvedimento cioè di licenziarlo.

Si trattava di un operaio che non sarebbe mai stato iscritto a matricola appunto a causa dei suoi cattivi precedenti, ed era opera salutare dare un esempio severo che togliesse di mezzo questo fomite di disordine e discordia.

Questo per ciò che riguarda il laboratorio di Capua. Ma vi è una seconda parte nell'interrogazione dell'onorevole Morgari, che si riferisce pure a punizioni inflitte ad operai della fabbrica d'armi di Terni.

Un operaio, credo iscritto a quella Camera del lavoro, aveva indetto successivamente per due sere una riunione di operai, allo scopo di ottenere dal direttore della fabbrica d'armi che il lavoro venisse continuato anche nei giorni di festa, che realmente si ebbero abbastanza numerosi nel mese di giugno.

*Voci al centro*. E il riposo festivo?

*Altre voci*. Cabrini! Cabrini!

CABRINI. Non si è traditi che dagli amici. (*Si ride*).

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Queste riunioni però andarono deserte. (*Commenti*). Con molto buon senso gli operai della fabbrica non vi aderirono.

CABRINI. Aderivano al riposo festivo. (*Si ride*).

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Allora due operai, certi Trastulli e Vetturini, di propria iniziativa, arrogandosi il diritto di parlare in nome di tutti gli operai, diressero una memoria al direttore della fabbrica d'armi perchè senza altro autorizzasse il lavoro, anche durante i giorni festivi.

Il direttore fece rispondere per mezzo del vice direttore che non poteva aderire, ostando a ciò anche il regolamento. Fu fatta allora circolare ad arte, e, mi si permetta di dirlo, con molta mala fede, la voce che il direttore della fabbrica di armi si era recisamente rifiutato di ricevere una Commissione di operai, e che aveva negato la prosecuzione del lavoro nei giorni festivi semplicemente perchè mancavano i fondi in bilancio.

Ora, a prescindere dal dubbio, che è molto fondato, che queste voci fossero fatte circolare precisamente dai due operai, di cui trattasi; a prescindere dal fatto che in un giornale locale comparvero molti articoli, tendenti a scalzare l'autorità e il prestigio del direttore della fabbrica d'armi, articoli, che non è infondato il credere che siano stati scritti, o, quanto meno, ispirati da quegli operai stessi; a prescindere da ciò, perchè non è accertato, ma, ripeto, pel solo fatto che questi due operai si fecero lecito di arrogarsi il diritto, che non era stato loro conferito, di parlare in nome degli operai della fabbrica d'armi di Terni, il direttore ha inflitto loro, a termini del regolamento, quindici giorni di sospensione.

La punizione è veramente severa, è inutile negarlo, ma la Camera comprenderà che, dato l'ambiente, data la situazione del momento, data la agitazione, che si voleva far sorgere tra gli operai, un esempio era necessario. La severità della punizione fu appunto informata a questa considerazione di ricondurre la calma in mezzo alla classe operaia. (*Bene!*)

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

MORGARI. Comincerò col fare una dichiarazione, che sorprenderà l'onorevole sottosegretario di Stato. Da otto anni io seguì il movimento di organizzazione degli ope-

rai alla dipendenza del Ministero della guerra e da otto anni osservo la condotta del Ministero verso quegli operai e verso il loro movimento e debbo riconoscere che al Ministero della guerra, anche nei momenti più tristi di reazione, anche nei periodi foschi del 1894 e del 1898, in cui tutto era lecito contro il movimento operaio, si è mantenuto un contegno corretto di fronte ai diritti politici di quei suoi dipendenti.

SPINGARDI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. La ringrazio!

MORGARI. Io lo so, e lo affermo. Non fu colpito alcuno, non furono mai sciolte organizzazioni, non fu mai intimato agli operai che cessassero dal far parte delle leghe; e questo mi spinge a chiedere all'onorevole sottosegretario di Stato che si seguiti in questa linea di condotta. Mi sbaglierò forse, ma i fatti che formano l'oggetto dell'interrogazione mi pare accennino ad un mutamento. Io accuso i direttori dei due stabilimenti di avere esagerato la misura. Io riconosco che, se un esercito vi deve essere, deve pure esistere una disciplina. Io antimilitarista, lo vedrei volentieri soppresso, ma, poichè c'è, è logico che un tal qual rigore, per tener l'ordine, vi sia. Però il gettar sul lastrico un uomo per colpe disciplinari è una misura assai grave. C'è sproporzione. L'operaio Sarti di Capua avrà fatto quanto ella dice; egli avrà scritto in ore di servizio quelle parole irrispettose per certi suoi superiori, egli era straordinario e perciò licenziabile in qualunque istante, ma era anche il segretario della sezione federale del luogo e non so togliermi il dubbio che si sia voluto colpire in lui il movimento. Mi si afferma, infatti, che la prima misura presa al riguardo fu di un giorno di multa; che poi si riunì un consiglio di disciplina che comminò al Sarti 15 giorni di sospensione, e che, salita la pratica al Ministero, venne il licenziamento. Questo crescendo di rigor punitivo deve esser stato il frutto di un ugual crescendo di attenzione portata al coefficiente politico del fatto.

Ora io vorrei che l'onorevole sottosegretario di Stato desse l'affidamento che, prima o poi, questo operaio riavrà il suo posto. (*Conversazioni*).

Se l'onorevole sottosegretario di Stato mi lascerà adito a questa speranza, su questo punto non avrei altro ad aggiungere. Circa il fatto di Terni non seguirò l'onorevole sottosegretario di Stato in tutti i minuti particolari che egli ha esposto; parti-

colari che possono essere esatti ma che differiscono dalle informazioni mie, che pure credo esatte. Però anche qui io temo di vederlo spunto d'un nuovo metodo di persecuzione politica.

Vediamo prima il movente di quell'agitazione. Come si sa, il mese di giugno abbonda di giorni festivi, che sono sette, e che riducono le giornate di paga a 23 appena; un mese così « festoso » si converte per la famiglia d'un operaio in una vera calamità... (*Interruzioni — Conversazioni*).

CABRINI. La mia proposta prevedeva questo.

MORGARI. Le ragioni del passo fatto dagli operai di Terni erano dunque pietose e meritevoli d'accoglimento o, quanto meno, di riguardo. Ma il direttore dello stabilimento non l'ha compreso. Ho fatto indagini e mi risulta che la Commissione degli operai non fu ricevuta dal colonnello e che ebbe un secco « no » per tramite di terzi. Com'era naturale, la Commissione riferì ai mandanti l'esito del passo fatto.

Su un giornale di Terni comparve allora un articolo che maltrattava il direttore dello stabilimento, ma l'onorevole sottosegretario di Stato ha egli stesso dichiarato che non si sa se l'articolo sia dovuto ai due membri della Commissione puniti.

Tirando le somme, gli operai restarono nei 23 giorni di paga e i loro inviati, che tentarono di evitare a cinquecento famiglie una sì grave jattura, furono colpiti con 15 giorni di sospensione dal lavoro. Severità disciplinare od altro?

Il colonnello comandante lo stabilimento emanò poi un ordine del giorno in cui si leggono affermazioni che a me paiono un altro indizio di un novello orientamento in contrasto coi tempi.

Provvedimenti come questi mi paiono diretti a intimidire i capi delle organizzazioni. Ma ormai viviamo nel secolo ventesimo e se è vero che gli operai alla dipendenza del Ministero della guerra sono assimilati a militari, è vero pure che sono di fatto borghesi e che perciò debbono fruire di tutti i diritti politici dei cittadini, compreso quello di far conoscere nella stampa i loro bisogni e le loro lagnanze.

Prego dunque il ministro della guerra di impedire che siffatti eccessi disciplinari si ripetano; lo prego di non mutare quell'atteggiamento umanamente moderno che notai pel passato e che (la lode in bocca mia non è sospetta) ha costituito l'onore del-

l'Amministrazione della guerra in confronto di altre.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Vincenzo Riccio al ministro dei lavori pubblici; ma questa interrogazione è differita.

Così sarebbero esaurite le interrogazioni che si trovano all'ordine del giorno d'oggi. Però l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno mi ha chiesto di rispondere subito all'interrogazione, annunciata, ieri, dell'onorevole Pucci al ministro dell'interno « per sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo per mitigare i gravissimi danni che, nella pendenza delle raccolte, un nubifragio ha cagionato nel territorio di Sesto Fiorentino ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato.

MARSENGO-BASTIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sebbene questa interrogazione sia semplicemente annunciata, rispondo subito, tanto più che la risposta è molto semplice.

L'onorevole Pucci domanda quali provvedimenti intenda prendere il Governo per mitigare i gravissimi danni che, nella pendenza delle raccolte, un nubifragio ha cagionato nel territorio di Sesto Fiorentino. Gli dirò che non ho ancora informazioni esatte sulla estensione del disastro e sulla entità dei danni, e che i provvedimenti che prenderà il Governo sono gli stessi che furono già annunciati in seguito alle numerose interrogazioni presentate nei giorni scorsi e determinate dai dolorosi fatti avvenuti nei passati giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Pucci ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, soddisfatto.

PUCCI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la prontezza e la cortesia della sua risposta, e spero di poter tra breve dichiararmi anche soddisfatto dei fatti. Sono sicuro che, quando il Governo avrà assunte le necessarie informazioni, si persuaderà che i danni sono gravi, gravissimi anzi; perchè in una zona molto estesa sono stati distrutti tutti i raccolti pendenti di questi tempi, e, per una parte delle coltivazioni, non solo è distrutto il raccolto dell'annata, ma è anche compromesso quello delle annate future per i danni arrecati alle piante. Quando dunque il Ministero avrà verificato l'importanza di questi danni, mi auguro che provvederà, e provvederà in

modo proporzionato alla gravità del disastro ed anche con prontezza, perchè dalla prontezza dipende pure in gran parte la proficuità del rimedio.

### Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Esaurite così le interrogazioni, prima di riprendere la discussione sulle ferrovie complementari, si procederà alla votazione segreta dei disegni di legge approvati questa mattina per alzata e seduta. Se nessuno si oppone, *Può* a procederemo come nei giorni passati alla votazione di cinque disegni di legge per volta. Invito quindi gli onorevoli deputati a non assentarsi, perchè più tardi si procederà ad una seconda votazione.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama per la votazione dei seguenti disegni di legge:

Pensioni agli operai della officina governativa delle carte valori.

Modificazione all'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825, che deferisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno.

Modificazione alla tabella n. 14, degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra, approvato con regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, modificato con leggi 7 luglio 1901, n. 295, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300.

Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio.

Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 83,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-1905 per le spese della Commissione reale istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario, e per l'altra incaricata dello studio dei riscatti delle strade ferrate concesse all'industria privata.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama.

### Seguito della discussione del disegno di legge:

#### Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari.

PRESIDENTE. Lasciamo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: Seguito della discussione del disegno

di legge: « Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari ».

Si passerà allo svolgimento degli ordini del giorno; il primo è quello dell'onorevole Gianturco.

(Non è presente).

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. Ho già risposto ieri.

PRESIDENTE. Viene poi l'ordine del giorno degli onorevoli Fede, Falconi Nicola, Masselli, De Tilla, Ruffo, Castellino, Zaccagnino, De Gennaro, Cimorelli, Leone, Venditti, De Gaglia, De Amicis, Salandra e Pianese che è il seguente:

« La Camera, vista la grande importanza della ferrovia Campobasso-Lucera, sia per gl'interessi industriali, commerciali ed agricoli, sia per ragioni strategiche, la quale ferrovia richiesta dal compianto G. Domenico Romano fin dal 1872 e 1873, nella discussione dei bilanci dei lavori pubblici, è attesa da molti anni con ansia da quelle popolazioni, confida che il ministro dei lavori pubblici concederà a questa linea i vantaggi che l'articolo 13 del presente disegno di legge assicura alle complementari ed alle altre che attraversino regioni in gran parte montuose, ed uniscano grandi centri e colleghino comuni con numerosa complessiva popolazione, e vorrà prenderla in considerazione, perchè possa finalmente essere costruita in tempo non lontano ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Fede ha facoltà di svolgerlo.

FEDE. Debbo vivamente raccomandare al Governo e particolarmente al ministro dei lavori pubblici la linea ferroviaria Campobasso-Lucera, per la quale ho presentato un ordine del giorno sottoscritto da quasi tutti i rappresentanti delle provincie di Campobasso, Benevento e Foggia, perchè questa ferrovia dovrà attraversare il Sannio e la Capitanata.

Di essa si occupò grandemente il compianto onorevole Gian Domenico Romano nel 1872 e maggiormente nel 1873, presentando un ordine del giorno nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, firmato anche dai compianti Bonghi e Palasciano, che presero parte alla discussione: ed egli ne chiese gli studi e ne dimostrò la grande importanza con lungo e rilevante discorso; ma



io non seguirò le sue orme e sarò brevisimo.

La sua domanda al Governo che facesse studiare la linea per ottenerne quindi la costruzione, è da me e dai colleghi ripetuta con maggiore istanza; e non occorre ampiamente dimostrarne i grandi vantaggi, perchè, attesa vivamente da quelle popolazioni, attraversa tre provincie. Ma pure rileverò alquanto gli interessi economici, industriali, commerciali e strategici pei quali quella linea merita grandissima considerazione.

L'altro giorno il presidente del Consiglio disse che tutte le linee hanno importanza strategica; ma io potrei dimostrare che quella della quale io mi occupo ne ha una molto maggiore di tante altre, e basta ricordare l'autorevole parere, cui accennò l'onorevole Romano, del generale Cerroti il quale, per la configurazione della lunga nostra Italia, mostrava la necessità delle ferrovie interne; ora la Campobasso-Lucera facendo seguito alla già costruita Roma-Tivoli-Solmona-Isernia-Campobasso è la linea più diretta e più breve che unirebbe Roma a Foggia.

Quanto agli interessi economici, agricoli, industriali e commerciali tutti debbono riconoscerli, giacchè ovunque si osserva il risveglio delle locali energie che si traducono in lavoro fecondo, e la linea traverserà provincie ricche di prodotti agricoli, ed anche industriali; come i grani, gli olii, il vino, le frutta squisite del Molise, le arance eccellenti del litorale Garganico, che, pur troppo spesso, restano invenduti per mancanza di mezzi di trasporto, e tralascio gli ottimi liquori, ed i finissimi lavori di acciaio di Campobasso.

E non si dica che non si deve parlare di questa linea nella presente legge, non trattandosi di ferrovia complementare, poichè vi è l'articolo 13 che assicura una sovvenzione chilometrica di 7,500 lire a quelle non complementari che si presentino con difficoltà di costruzione, quando si debbano eseguire in regioni in gran parte montuose, o che riuniscano grandi centri, o colleghino comuni la cui popolazione sia superiore ai 100 mila abitanti; le quali condizioni si riscontrano tutte nella Campobasso-Lucera. Le 7,500 lire di sovvenzione non affidano per la costruzione di questa linea, perchè gli assuntori di essa non vi troverebbero l'equo corrispettivo, e per questo mi rivolgo al Governo per domandare qualche cosa d'altro.

Ma prima chiedo la cooperazione dell'onorevole ministro della pubblica istruzione, che sono dolente di non vedere qui, al quale vorrei direi: voi avete in quella regione i vostri elettori che si gloriano e si onorano di avere a rappresentante un Leonardo Bianchi, che per giunta fa parte del Governo. Ma le cittadinanze richiedono che i loro rappresentanti provvedano a soddisfare i loro legittimi interessi; ed io, da parte dei vostri elettori, onorevole Bianchi, v'invito a cooperare con me per ottenere soddisfacimento a questa richiesta, e per conto mio e loro, vi ringrazio, perchè son certo che non mancherete al vostro compito.

Ed ora mi rivolgo al Governo per dirgli che le provincie di cui parlo non entrano nel banchetto apprestato alle altre sorelle, le quali noi non invidiamo, anzi siamo lietissimi dei vantaggi che ad esse si fanno, e più saremo lieti ad ammirarne gli utili effetti, perchè la ricchezza che conseguiranno è ricchezza nazionale.

Ma noi pure vorremmo qualche cosa, e partecipare alcun poco alle concessioni fatte alla Basilicata, alle Calabrie, alla Sicilia, giacchè ad un dipresso le condizioni di tutte queste provincie sono le medesime.

L'onorevole Tedesco nella chiusa della bella relazione di questo disegno di legge assicura che in esso non è detta, per le ferrovie, l'ultima parola, e che per le altre linee vi sarà un nuovo progetto che dovrà cercare di soddisfare tutte le giuste aspirazioni delle diverse parti del Regno per l'adempimento dei doveri dello Stato nel compiere la tanto invocata e lungamente attesa perequazione ferroviaria. Perciò, insieme agli onorevoli firmatari dell'ordine del giorno vivamente prego che nella compilazione di questo nuovo disegno di legge sia tenuto conto di tutto quello che ho esposto, e domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di darmi una certa promessa, un certo affidamento, e non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno degli onorevoli Rubini, Loero, Romanin-Jacur, Sacchi, Credaro, Arnaboldi, Suardi, Marazzi, Gavazzi, Sormani, Brunialti, Lucchini A., Bianchini, Poggi, Bizzozero, Gattoni, Danieli, Marcello, Brandolin, Rota, Pennati, Mira, Castiglioni, Quistini, Tecchio, Vendramini, Papadopoli, Bertolini, Donati Valle Gregorio, Odorico, Carugati, Cornaggia e Crespi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedere all'allac-

ciamento della rete ferroviaria italiana con le ferrovie svizzere orientali e al prolungamento della ferrovia della valle del Piave da Belluno a Pieve di Cadore ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare per svolgerlo.

RUBINI. Onorevoli colleghi, molti nostri amici di ogni parte della Camera, che appartengono specialmente alle regioni della Lombardia e del Veneto mi hanno dato l'incarico onorevole di prendere la parola in quest'occasione per rappresentare due cospicui bisogni di quelle regioni, che però intendono soddisfare ad interessi assai più larghi che non siano i regionali.

Allorquando ci riunimmo per esaminare il problema ferroviario, il nostro intendimento, per voto unanime, fu ispirato ad un doppio concetto: anzitutto di non intralciare in nessuna guisa il corso dell'attuale disegno di legge; in secondo luogo di limitarci a rilevare ciò che vi può essere di più sostanziale e degno di discussione tra i bisogni ferroviari nostri, non da collegare intimamente con quelli che si vogliono soddisfare in questa occasione.

Questa linea di condotta ci fu suggerita e fu da noi deliberata ancor prima che l'onorevole presidente del Consiglio manifestasse il suo intendimento di non volere accogliere modificazioni al presente disegno di legge. Questa necessità di massima era già da noi sentita, perchè modificazioni, a meno che non fossero molto discrete, non potrebbero in questa occasione essere presentate senza fare correre rischio a ciò che nessuno di noi vuole che non si dia seguito. E questa discrezione abbiamo confermato anche nella forma in quanto ci limitiamo a un semplice ordine del giorno. Infine a queste discrezioni ne aggiungo un'altra, per ragion di tempo, vale a dire quella di essere molto breve.

Se non fosse stato così limitato il mio compito, io mi sarei anzi trovato nella condizione dolorosa di non poterlo assumere, di dover rinunciare al nobile incarico, imperocchè mi sia sempre presente insieme alla necessità cui si vorrebbe provvedere anche l'altro precetto che tutte le cose vengano condotte per gradi, affinchè non si violi quell'altra e maggiore legge della corrispondenza fra i fini che si vogliono raggiungere e i mezzi che ci sono consentiti di mettere a loro servizio. Non è del resto

da meravigliare se, quand'anche ora si tratti di provvedere ad impegni già da lungo tempo assunti, tuttavia venendo in discussione una così gran parte del nostro problema ferroviario si facciano sentire altre voci ed interessi; vorrei dire che è altresì doveroso; perchè non si deve credere che l'era delle costruzioni ferroviarie abbia con questo disegno ad essere definitivamente chiusa. Un tale pensiero sarebbe la condanna di ogni ulteriore sviluppo del nostro Paese.

Venga adunque il disegno di legge: e venga senza modificazioni da parte nostra; io ho soltanto da svolgere un ordine del giorno che designa un'altra, sebbene al momento estranea, della medesima materia.

Mi sia però permesso, come manifestazione personale del pensiero mio, di dire al riguardo del disegno di legge che ci si propone, e i mezzi che si mettono a sua disposizione, certamente non lauti...

TEDESCO, *relatore*. Tanto l'onorevole ministro che io, abbiamo risposto a questo.

RUBINI. Tuttavia hanno risposto piuttosto coll'indicare alla possibilità che in avvenire dedichino maggiori mezzi che non ad eliminare completamente il dubbio al quale altri prima ed ora io ho accennato; dubbio di misura, dubbio di fonti, inquantochè i mezzi sono piccoli e i più sicuri che attualmente si mettono a disposizione delle ferrovie che debbono beneficiare le regioni meridionali si attingono specialmente nei residui di opere ferroviarie già comprese nella legge del quadriennio.

Si dice che questi residui non saranno più necessari in quanto al compito ai quali essi dovevano assolvere debba ormai provvedere la nuova azienda ferroviaria. Ciò non è intieramente esatto; io mi permetto di osservare che la nuova azienda ferroviaria dovrà provvedere a tutto ciò che ha attinenza a spese di carattere di aumento di patrimonio, per esempio, sistemazione di stazioni, allargamento di officine, maggiori dotazioni delle officine medesime e degli apparecchi; ma che l'azienda nuova debba procedere anche alle nuove costruzioni non vedo espresso in nessuna parte.

E il dubbio cresce anche perchè ai detti fondi dei residui s'intende di attingere con pari larghezza a profitto delle spese cui, per sentimento di solidarietà nazionale, noi dobbiamo sottostare per riparare ai gravissimi danni che le inondazioni hanno portato alle nobili regioni venete. Così ho finito il mio

dire personale per ciò che riguarda il progetto di legge, ed anzi era un po' fuori del quadro di quanto ho l'incarico di esporre; chiudendo la parentesi io spero che il Governo vorrà, senza ledere i principi di incolumità del bilancio, vorrà fare onore alla responsabilità che egli si è assunto, e provvedere adeguatamente ai bisogni che sorgono dal presente disegno di legge.

Ora vengo all'ordine del giorno il quale più specialmente riflette due ferrovie: il prolungamento della ferrovia della Valle del Piave, che ora si arresta a Belluno; la congiunzione delle ferrovie della Lombardia settentrionale con la rete orientale svizzera.

Se voi, onorevoli colleghi, gettate gli occhi sopra una carta geografica, trovate una larga regione, soprastante a Belluno, priva completamente di ferrovie. È la regione del Cadore che eccelle per bellezza di natura, per frequenza di boschi, così che alimenta la maggior parte del consumo in legnami nazionali da costruzione dell'Alta Italia, che è abitata da una popolazione fra le più intelligenti e più forti e più operose; che è larga altresì di miniere; onde un contributo cospicuo, per sé stessa, può dare al preconizzato prolungamento della ferrovia da Belluno. Si calcola, da studi accurati che furono eseguiti, che il movimento convergente dalle valli al basso, alla esistente ferrovia, e viceversa sia di circa 70 od 80 mila tonnellate di merci; mentre la regione è popolata da 70 mila abitanti, e potrebbe fornire secondo studi del pari accurati ma che però per la materia sono meno sicuri, un movimento di oltre 50 mila passeggeri. Naturalmente, migliorati i mezzi di trasporto, il movimento dovrebbe crescere di assai.

Tutto in giro a quella regione si svolge il confine austriaco che, specialmente a Nord e ad Occidente la stringe, quasi in un anello di ferro, e la domina per frequenti sbocchi di cui l'Austria ha la chiave (imperocchè possiede le alture e discende nelle convalli che sono politicamente sue ma orograficamente italiane).

Intorno a quest'anello e a renderlo più ferreo si svolgono al di là dei monti le poderose ferrovie della Valle della Drava, della Rienz e della Valle dell'Eisach.

Queste ferrovie e la possibilità di dominare gli sbocchi dalle alture potrebbero costituire per noi una grave minaccia in caso di invasione, qualora una amista, che io desidero lunga e sincera, non continuasse ad unirci con la vicina monarchia.

Così stando le cose, sino dal 1873, si agitò, per ragione di civiltà, per equa distribuzione di benefici, per ragioni militari, la questione di spingere la vaporiera più in alto nella Valle del Cadore, affinché ivi potesse dare maggior fervore ai traffici ed alle opere pacifiche, e potesse altresì costituire una miglior guarentigia pel nostro territorio.

La nuova linea dovrebbe, da Belluno, giungere fino a Pieve di Cadore, nel centro delle conche alpine che costituiscono la regione, per un tratto di 48 chilometri; ma tuttavia sarebbe anche bastevole per il momento, poichè i desideri vanno soddisfatti gradatamente, se essa da Belluno andasse soltanto per ora a Perarolo, all'incirca 34 chilometri con opere meno costose, e se soltanto più tardi, per altri 14 chilometri, andasse da Perarolo a Pieve di Cadore, che è il centro di quelle conche, come ho detto.

La spesa del primo tratto sarebbe di 12 milioni e la spesa del secondo di 7 milioni e tre quarti. Ma sebbene diverse volte e in varie guise questa agitazione in pro della ferrovia abbia continuato, essa non ha potuto riuscire ad ottenere una soddisfazione, all'infuori di quella che nel 1882 ufficialmente si dichiarava che la ferrovia dell'alta Valle del Cadore costituiva la più importante fra le ferrovie ancora non classificate.

Ve ne ha parlato anche ultimamente nella sua interpellanza il collega Loero.

Ed è importante davvero per le ragioni che ho espresso e più importante ancora, se dovesse verificarsi ciò che io non oso affermare ancora, ma di cui mi fu data notizia come di lavoro già concesso, che l'Austria dalla stazione di Toblach voglia sbocciare a Cortina di Ampezzo ed allora noi avremo di nuovo superate le Alpi per opera altrui, colla diramazione di una ferrovia austriaca in un territorio che ripeto, non politicamente, ma orograficamente, è italiano, e di cui le acque cadono spumeggianti a congiungersi più sotto con quelle del nostro Piave.

In questo caso la ferrovia di cui io discorro con brevi tratti potrebbe allacciarsi all'austriaca e formarne un altro anello prezioso che congiunga le nostre reti padane a quelle di oltre Alpi. (*Commenti*).

Il bisogno e l'importanza della ferrovia del Cadore, per quanto sieno constatati da lungo tempo, da oltre venti anni, non sono però venuti meno, anzi si accrebbero in

quanto cresca dovunque il movimento civile e l'aspirazione al progresso.

Nuove e valorose esortazioni vengono da quelle popolazioni che sono disposte ad ogni sacrificio, appena appena compatibile con i loro mezzi finanziari, purchè si pensi a dar anche a loro una comunicazione ferroviaria. Ed esse, a nome nostro, si raccomandano alla Camera, perchè, non più distaccate dalla famiglia italiana, vengano ad essa riunite con comunicazioni più facili e meno costose; cosicchè nulla abbiano ad invidiare alle altre popolazioni di oltre confine, che sono rette da un Governo che non è il nostro.

E vengo (perchè ho detto di essere breve) al secondo oggetto dell'ordine del giorno. Esso in certa qual guisa, per quanto sia isolato e distinto dal primo, nullameno ha con questo un nesso intimo ed è quello di interessare non solo la Lombardia, ma eziandio potentemente la regione Veneta ed il porto di Venezia. Parlo della ferrovia dello Spluga, l'unica che per vie tutte italiane conduca i nostri traffici e interni e di oltre mare nel centro di Europa, senza passare per le linee austriache e subire quel trattamento di tariffe differenziali, abilissimamente congegnate, che li deviano a profitto altrui.

Sono passati degli anni; ma fra di voi non pochi devono ricordare la lunga, grave controversia, che si è dibattuta sulla via migliore da seguire per congiungere Genova, Milano, Bologna e Venezia, centri dei nostri transiti e traffici colle ferrovie elvetiche.

Stettero in allora rivali Gottardo, Spluga, Lucomagno; poi da soli i primi due, la soluzione svizzera e la soluzione italiana. Commercialmente e tecnicamente, fu lungo, incerto il dibattito; finanziariamente e militarmente per noi non si sarebbe dovuto neanche accendere. Tuttavia venne preferito il valico del Gottardo a quello dello Spluga. (*Interruzioni — Conversazioni*).

Io prego gli onorevoli colleghi di volermi prestare un momento di silenzio e di attenzione.

Sono parecchi anni, dunque, che la questione dell'allacciamento delle ferrovie della pianura padana con le ferrovie svizzere fu risolta a danno del territorio e degli interessi veramente italiani, perchè la linea del Gottardo si svolge tanto a Nord quanto a Sud delle Alpi in territorio straniero, frustrando così la soluzione più naturale di

quel problema in riguardo agli interessi nostri tanto civili, e ferroviari, come militari.

Invano si faceva osservare che lo Spluga ed il Sempione soli, senz'altro valico avrebbero costituita una sufficiente, anzi la piena soddisfazione di questi nostri interessi, con ferrovie che sino allo spartiacque sarebbero state in nostro dominio; che la costruzione del Gottardo col tempo non sarebbe stata sufficiente da sola a soddisfare alla importanza del movimento che indubbiamente si sarebbe creato dal di qua al di là delle Alpi e viceversa.

Infatti al Gottardo oggi abbiamo dovuto aggiungere il Sempione, ed io me ne felicitavo molto, ma purtroppo non abbiamo ancora lo Spluga; onde, mentre si sono addensate le comunicazioni col centro e coll'occidente svizzero, rimane sempre insoluto il problema dal lato economico e dal lato militare nostro, rispetto all'oriente della Svizzera e all'Europa centrale, mentre, per lo Spluga e per il Sempione noi dal Mezzodì d'Italia per Bologna e dal mare per i porti di Venezia e di Genova avremmo potuto e potremmo direttamente arrivare e procedere oltre le Alpi, anche senza il sussidio del Gottardo. Esiste ancora una ragione di promuovere, allo stato di fatto, questo valico?

Certamente, esiste.

Tant'è la ressa dei nuovi bisogni di comunicazioni, che al di là delle Alpi fervono studi e proposte non effimere, tenaci e vigorosi per aprire un nuovo valico fra quello del Brennero e l'altro del Gottardo. Noi dobbiamo impedire che essi si risolvano di nuovo a nostro danno. Ritorniamo, quindi, al nostro valico; a quello dello Spluga, intermedio fra i due.

È l'unico che rappresenta egregiamente la soluzione naturale dei vari interessi in giuoco, perchè per esso sarebbero soddisfatte non soltanto le aspirazioni nostre ma anche quelle di oltr'Alpe, così della Svizzera orientale, la quale ancora oggi sente la mancanza e, naturalmente, tende ad avere uno sbocco proprio verso l'Italia, e, forte delle promesse avute dalla Confederazione, lo reclama, come delle popolazioni della Baviera, che mirano ad avere un valico simile, troppo essendo indiretti ed inefficaci per esse gli esistenti del Gottardo e del Brennero. Non è quindi fuori di luogo il parlare ancora di questa questione che è fortemente agitata al di là delle Alpi nei due paesi; e noi dobbiamo profittarne, interessarci di questi studi e far trionfare la soluzione dello Spluga, che è la sola la quale possa meritare il nostro in-

tervento, il nostro concorso. A parer mio, noi dobbiamo insistere sia presso la Confederazione Elvetica, sia coi Governi della Baviera e del Württemberg perchè si ritorni all'antico, che è ancora sempre il partito migliore, come studi esaurienti hanno dimostrato; altrimenti un bel giorno potrebbe avvenire che alla linea veramente italiana e desiderata da noi attraverso lo Spluga, se ne abbiano a costruire altre a tutto nostro danno, poichè non mancano velleità in Svizzera di sostituire ancora il Lucomagno o il vicino Greina allo Spluga, e similmente in Baviera di raggiungere il mezzogiorno per l'Ortler, scendendo in Tirolo.

La partita è sempre aperta e ancora bella, perchè il movimento dell'opinione pubblica e dei circoli dirigenti, ancora prevalente sia in Svizzera che in Germania, è in favore dello Spluga. Proffittiamo a ciò che nessun'altra soluzione possa essere preferita ai nostri danni, come sarebbero le due accennate, che al Sud delle Alpi sboccherebbero ancora sempre in territorio altrui stornando il traffico dalle nostre linee.

Il momento opportuno di trattare in questo senso è venuto anche per un'altra ragione. Noi non dobbiamo lasciarci sfuggire una occasione favorevole che ci si presenta, nel fatto che col primo maggio 1909, come sapete, la Confederazione svizzera deve sostituire l'amministrazione di Stato all'amministrazione sociale sulle linee del Gottardo.

Non si tratta di un fatto soltanto interno. A questo avvenimento nè l'Italia nè la Germania sono estranee, imperocchè hanno contribuito a quell'opera con un largo sussidio di milioni (l'Italia, anzi, con 58 milioni sopra 119; somma plausibile se l'opera si fosse costruita sul territorio nostro, enorme per essere tutta quanta in territorio estero).

Per queste ragioni la Germania e l'Italia si sono riservate un certo diritto amministrativo e finanziario nell'impresa; il primo consiste nel concorrere alla nomina di un consigliere di amministrazione; l'altro consiste nella partecipazione di una metà dei frutti netti, oltre il 7 per cento, dell'impresa medesima; partecipazione non vana, perchè essa già diede luogo a un saldo a nostro favore di 200 mila lire all'anno nei due esercizi del 1894 e del 1895.

Dopo di allora noi nulla abbiamo percepito ed io ora non vado a cercarne le ragioni; tuttavia in noi rimane il diritto di partecipare all'amministrazione, di control-

lare quell'azienda e di fruire, oltre quel mite, de' suoi guadagni.

È possibile supporre che la Confederazione Elvetica entrando in possesso di ferrovie nazionali, sebbene costruite anche col concorso straniero, possa ammettere la ingerenza di altri Stati nell'amministrarle? Ciò non è possibile; anche noi non le concederemmo ad altri per ferrovie italiane. È aperto dunque il terreno di amichevoli trattative al riguardo ed io penso se non sia il caso di domandare alla Confederazione Elvetica in via amichevole di addivenire ad altri accordi più confacenti agli interessi suoi ed ai nostri; se non sia il caso che noi proponiamo alla vicina ed amica nazione di cercare un accordo appunto sul terreno di altre comunicazioni che possano interessare egualmente l'uno e l'altro paese; specialmente per le comunicazioni che si possono effettuare attraverso il massivo dello Spluga; ed è su questo argomento ed in tale senso che io invito il Governo a provvedere.

Il Governo deve avere già ricevuto fino dall'anno scorso un avviso del Governo svizzero del suo divisamento di immettersi in possesso della ferrovia del Gottardo; dunque il Governo svizzero ha già aperto in certa guisa l'adito a trattative ed io invito il Governo italiano a volerne approfittare per vedere se non sia possibile di poter in questo modo sodisfare agli interessi italiani ed agli interessi di oltr'Alpe, con quell'unica soluzione che per essere unica è anche la meno dispendiosa e tuttavia sodisfa egualmente sì gli interessi svizzeri, come quelli della Germania centrale.

Io non voglio abusare di più della pazienza della Camera; credo di avere spiegato abbastanza le ragioni del mio ordine del giorno.

Noi non domandiamo niente, rispettiamo completamente i motivi di questo disegno di legge ed auguriamo che le popolazioni dell'Italia meridionale trovino nel programma ferroviario che la legge propone un largo sodisfacimento ai loro bisogni; ma io non poteva, come non potevano i miei colleghi, trascurare il dovere che ci incombeva in riguardo ai nostri rappresentanti di far conoscere altri bisogni che col tempo reclamano anch'essi contemplazione. Del resto questo dovere si concilia perfettamente con gli interessi delle altre regioni. A mia volta mi auguro che voi, degni loro rappresentanti, vogliate assisterci, ad occasione venuta, del vostro suffragio per il sodi-

sfacimento dei nostri bisogni, i quali, come diceva, quand'anche regionali sono da un lato, oltrechè economici, militari, quindi essenzialmente nazionali, e dall'altro lato essenzialmente economici, ma importantissimi e ancora sempre nazionali, perchè si riferiscono al movimento di oltremare specialmente per i porti di Genova e di Venezia, sfogheranno per Bologna maggior copia di prodotti dell'Italia meridionale, e direttamente quelli della vallata importantissima padana. Questi interessi, sebbene propugnati da chi potreste avere motivo di credere mosso principalmente dall'amore per il loco natio sono pur sempre e soprattutto interessi nazionali del più grande valore. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedere alla costruzione della ferrovia Formia-Cassino-Atina-Sora, d'importanza industriale, agricola e strategica, ed autorizza l'iscrizione di detta linea nell'elenco n. 2 allegato alla relazione n. 83-A ».

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

VISOCCHI. L'ordine del giorno che ho presentato prende le mosse dalla proposta che l'onorevole Tedesco relatore della Commissione parlamentare fa nella relazione, segnalando alla speciale attenzione del Governo le sedici ferrovie indicate nell'elenco n. 2 allegato alla relazione.

Per quanto possa valere una simile raccomandazione fatta dalla Commissione parlamentare, che ha esaminato il progetto di legge, che ora si discute, è mia intenzione di rivolgere preghiera al ministro ed alla Camera che si includa in detto elenco anche la ferrovia Formia-Cassino-Atina-Sora.

Di questa ferrovia io ebbi già a parlare in quest'aula nella tornata del 1° luglio 1902, discutendosi il disegno di legge per le ferrovie complementari, ed il ministro dei lavori pubblici di allora, onorevole Balzano, accolse l'ordine del giorno che io presentai e le raccomandazioni che gli rivolgevo a nome di una importante regione e di laboriose popolazioni.

Purtroppo non è da fare assegnamento che questa linea possa essere costruita col

sussidio chilometrico anche quando questo fosse elevato a lire 7,500 a chilometro, come è stabilito nell'articolo 13 della legge presente.

Questo sistema dei sussidi ha finora dato risultati molto scarsi; ed anche le linee complementari delle Calabrie e della Sicilia, quantunque per legge, godessero di una sovvenzione di lire 8,500 a 12,000 a chilometro, non si sono potute concedere alla industria privata.

L'aumento del sussidio da lire 5,000 a lire 7,500 per le ferrovie non complementari pur rappresenta un notevole progresso; ma per la esperienza del passato, si può agevolmente prevedere che in pratica non darà utili risultamenti, per le condizioni soprattutto dell'Italia meridionale ed insulare. Si tratta per lo più di linee che debbono attraversare regioni montuose, di difficile costruzione, specialmente per la frequenza di terreni franosi, e simili ferrovie, anche a sezione ridotta, importano sempre spese ingenti.

Nè la presunta scarsezza del traffico dovrebbe dissuadere lo Stato dal facilitare la costruzione di nuove linee secondarie, le quali debbono essere giudicate non come utile impiego di danaro, ma in rapporto al vantaggio che recano alle popolazioni ed alla economia generale.

Il concetto di creare una Società Nazionale per la costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie e locali era stato accolto col maggiore plauso dalla Camera e dal Paese.

Mercè una istituzione analoga, il Belgio, con la sua Società Nazionale per le strade ferrate vicinali ha dato un grandissimo sviluppo alle ferrovie secondarie, e basta dare un'occhiata alla carta delle ferrovie del Belgio, per vedere quale fitta maglia di linee vicinali sia venuta a completare la rete delle ferrovie ordinarie.

Dal 1885 a tutto il 1901 vennero concessi alla Società Nazionale Belga 2610 chilometri di ferrovia (pari a chilometri 3.89 per 10,000 abitanti) dei quali 1930 furono aperti allo esercizio con un capitale versato di 138,750 mila lire. Il prodotto lordo nel 1901 fu di lire 11,026,589 con una media per chilometro di lire 5,795.88; la spesa d'esercizio fu di sole lire 3,885.44 per chilometro. Questo risultato è il più bello elogio del sistema.

Io con rammarico ho visto stralciare dal disegno di legge che ora discutiamo, la parte riguardante la costituzione della Società Nazionale. Scrive l'onorevole relatore che ciò è accaduto perchè il Ministero ha dichiarato

di voler procedere ad ulteriori studi, ma, e spero ingannarmi, io diffido molto di tale dichiarazione.

La questione delle ferrovie secondarie e locali, onorevole ministro, ha una grande importanza, e voi certo non la risolvete con l'articolo 13 di questa legge. La scarsità delle ferrovie, è una delle principali ragioni dell'inferiorità delle nostre provincie del Mezzogiorno di fronte al resto d'Italia. Oltre le linee complementari, tassativamente previste nelle leggi del 1879, 1888 e successive, ancora altre ferrovie sono rese oggi indispensabili dalle nuove correnti degli scambi, e sono richieste da indeclinabili bisogni del commercio e dell'agricoltura,

A queste nuove ferrovie, tra cui va compresa la linea Formia-Cassino-Atina-Sora non provvede efficacemente il presente disegno di legge, ed io spero, onorevole ministro, che ella vorrà presentare altre proposte che affidino il Parlamento ed il Paese. (*Bene! — Approvazioni.*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cassuto, Salvatore Orlando, Ginori-Conti, Mantovani, Ferrarini, Emilio Bianchi ed Orsini-Baroni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta delle necessità commerciali e militari di allacciare nel modo il più diretto il porto di Livorno col Brennero per la via di Lucca-Modena secondo il progetto dichiarato strategicamente preferibile fino dal settembre 1899 dal Comitato di viabilità presieduto dal capo di stato maggiore generale, invita il Governo ad aggiungere questa linea alle complementari ».

L'onorevole Cassuto ha facoltà di parlare.

**CASSUTO.** L'ordine del giorno che io ho avuto l'onore di presentare insieme ad altri colleghi delle provincie di Pisa, Livorno e Modena si ricollega con una raccomandazione che fu fatta dall'onorevole Ferrarini nella tornata dell'8 giugno, per richiamare l'attenzione del Governo, circa l'importanza di una ferrovia Lucca-Modena. In quella tornata, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, il ministro si mostrò benevolo verso questa ferrovia, la quale d'altronde da moltissimi anni è stata propugnata da eminenti e competenti uomini tanto dal punto di vista commerciale che da quello militare.

Io non spenderò parole soverchie per raccomandare il nostro ordine del giorno,

in quanto l'onorevole Ferrarini già svolse le ragioni che stanno in favore di quella ferrovia.

Farò solo osservare che nel settembre 1899 la Commissione di viabilità presso il Ministero della guerra presieduta dal capo di stato maggiore, generale Saletta, aveva riconosciuto che la ferrovia Lucca-Modena passando per la valle del Panaro e della Lima era strategicamente consigliabile e preferibile in quanto passa per San Marcello, punto importante dal punto di vista strategico, essendo un nodo stradale. L'utilità di collegare commercialmente il Mediterraneo al Brennero è fuori di ogni possibile discussione, ed è stata riconosciuta nel 1879 quando si trattò di quel progetto ferroviario che poi prese il nome di omnibus Baccarini.

Più volte, e prima e dopo di quell'epoca, fu rilevato che il porto di Livorno era il più adatto per far capo a quella linea che avrebbe potuto servire in modo mirabile, non già interessi puramente regionali, ma interessi nazionali, collegantisi con la pubblica prosperità, e perfino interessi internazionali.

L'utilità militare poi è stata riconosciuta da uomini competenti ed autorevoli. Quindi io non dubito che il ministro dei lavori pubblici farà buon viso a quest'ordine del giorno, come aveva fatto buon viso l'8 giugno alla raccomandazione del collega Ferrarini, la quale si riferiva agli studi ed alle spese che sarebbero state necessarie e che dovevano prelevarsi dal bilancio dei lavori pubblici.

Non voglio tediare ulteriormente la Camera collo svolgere un ordine del giorno, il quale mi sembra sia raccomandato da tutti i suoi precedenti, e specialmente dai congressi che hanno propugnata la costruzione di questa ferrovia Lucca-Modena, della quale si sente assolutamente il bisogno.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Mango:

« La Camera invita il Governo a disporre che nella costruzione della Lagonegro-Castrovillari la distanza fra ciascun paese e la rispettiva stazione ferroviaria non superi un chilometro, e sia possibilmente anche minore nei centri più popolosi come Lauria e Rotonda, istituendosi frequenti fermate per i fini dell'agricoltura ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mango per svolgere il suo ordine del giorno.

MANGO. Miero iscritto a parlare nella discussione generale per dar lode alla Commissione di aver stralciato dal progetto la parte riguardante il grande istituto della Società nazionale per l'assunzione delle concessioni di costruzione ed esercizio delle complementari; il progetto è grandioso ma vi è pericolo restasse una pura speranza nel mentre preme esser più modesti ma solleciti. E volevo pure aggiungere le mie modeste preghiere a quelle di altri colleghi calabresi, per insistere a che la Lagonegro-Castrovillari venga costruita a scartamento normale e non ridotto, sì come richiederebbe l'importanza di questa, che sarà una grande arteria di traffico fra regioni ove i commerci potranno svilupparsi fortemente, e che avrà una grande importanza militare. Ma presa la parola il ministro dei lavori pubblici, e votata la chiusura, mi è ora imposta la massima brevità sul mio ordine del giorno.

Noto però che la risposta data dal ministro ai detti colleghi calabresi sulla pretesa inopportunità di risollevarne una questione già definita sullo scartamento stante che la legge del 1902 la determinò a sezione ridotta, non è tale che potrebbe farci dare per vinti, perchè certamente la Camera può sempre tornare sulle sue deliberazioni.

Per la Lagonegro-Castrovillari dovrebbesi notare che lo scartamento ordinario competerebbe tanto più per quanto, allorchè io ebbi l'onore di proporre al ministro del tempo e poi sostenere in Parlamento la sostituzione con tale linea di quella Lagonegro-Castrocuoco, — che rappresentava un diritto inopportuno trasandato, ma non prescritto però di quella regione — sostenni, come torno a fare, che se la legge del 1879 aveva concessa la Sicignano-Castrocuoco a scartamento ordinario, doveva pur tale restare l'altra linea che le abbiamo sostituita.

Con la legge del 1879 si era fatto il gran piano dei 6,000 chilometri di nuove linee, ed erasi compresa quest'ultima sempre a scartamento normale. Le leggi successive del 1881, quelle dell'85, dell'88, del 1890 non avevano certo tolto un diritto quesito; avevano potuto non tornare sulla costruzione di quella linea, ma non distruggerne appunto il diritto costituito, onde forte potemmo levare la voce in nome di questo nel 1902 ed ottenere in cambio una linea, che partendo dallo stesso centro, Lagone-

gro, non avesse più il raggio verso il mare, ma per le Calabrie. Lo scartamento normale quindi è quello che spetterebbe alla linea che propugniamo, ed il Parlamento ben può tornare sulla cosa, se è vero che trattasi, come certo si tratta, di compiere un atto di giustizia. Ma purtroppo la Camera ha col Governo addimosttrato di non voler altro scartamento che il ridotto, onde siavi più facilità nella costruzione e nell'esercizio, ed è forza arrendersi, nella speranza che questa sospirata Lagonegro-Castrovillari si abbia subito.

E qui ho il dovere di tributare lode alla Commissione per aver dato ascolto alle nostre preghiere, ed apportata una modifica così sostanziale al progetto ministeriale, da riconoscere per alcune linee, fra cui le calabresi, un dritto di preferenza nella costruzione, e proposto che quest'asia fatta a spese dello Stato direttamente, decorsi otto mesi nei quali non la richieda l'industria privata. Ed un ringraziamento vada pure al relatore, onorevole Tedesco, a nome di tutta la Basilicata, per avere in questa occasione continuata l'opera che fu così benevole da ministro, e dato alle ferrovie disposte dalla legge speciale ugual trattamento delle complementari, osservando che se le ferrovie di Basilicata hanno tardivamente acquistato il dritto di cittadinanza nelle leggi, traggono però dalle ragioni ispiratrici di speciali provvidenze per la nobile regione, eccellenti titoli per poter essere comprese nello stesso ordine delle complementari. Certo sia pur con il sussidio di lire 7,500 a chilometro, non era possibile veder quelle fatte, e solo ora che lo Stato si assume il carico della costruzione diretta, se pel primo luglio 1906 non le richieda l'industria privata, vi è da sperare che esse si abbiano davvero dalla mia provincia nativa, e presto.

Intanto contro la costruzione diretta da parte dello Stato l'onorevole Sacchi ha testè sollevato gravi dubbi, sostenendo la possibilità di veder rinascere inconvenienti, contro i quali ci eravamo già premuniti. Io però mi permetto fargli osservare che non deve destare allarme il ripristinarsi un sistema altra volta abbandonato e posto da banda proprio quando era la volta di dover costruire le ferrovie del Mezzogiorno. Anche la relazione ha esaurientemente dimostrato come la costruzione diretta dello Stato non abbia poi dato quei gravi inconvenienti, che si ripetono spesso; le costruzioni per concessione per lo meno non ne hanno dato meno, e ben rilevava la Giunta generale del bilancio



fin dal 1894 per mezzo dell'onorevole Guicciardini che più che al metodo, il quale aveva i suoi lati buoni la costruzione diretta dello Stato fece spesso cattiva prova per le condizioni speciali, per l'ambiente nel quale esse si svolsero. Neppure io voglio riabilitare il sistema delle costruzioni dirette dello Stato, ma certo il risultato dato dai diversi metodi di costruzione di ferrovie non lo rende scartabile; appunto confrontandone i risultati sotto l'aspetto morale, tecnico e finanziario. Il certo è che la concessione data all'industria privata per parecchie linee nel 1888 e 1896 dimostrò come si fossero pagati compensi lauti ad assuntori che arricchirono, e si sarebbero in molti casi spese somme enormi, avremmo avuta la perdita di 76 milioni, se lo Stato non avesse direttamente costruito alcune ferrovie per le quali spese 237 milioni, mentre ben 313 ne chiedevano le Società.

Senza dubbio nelle costruzioni dirette da parte dello Stato vi fu spesso un gran disordine per lo affollarsi degli appalti, pel non averli fatti precedere da studi di dettaglio precisi, onde al solito i preventivi che ironicamente fissano pure i centesimi di spari, poi si trovano spesso errati per molti milioni a lavoro compiuto. Ma corretti molti errori denunziati dall'esperienza, può ancora esser lecito di sperare che la costruzione diretta non sarà disastrosa, nel mentre assicura la Basilicata e la Calabria di averla una buona volta questa Lagonegro-Castrovillari. Sicchè niuna preoccupazione per questo sistema che si ripristina, esso, siatene certi, è il solo che potrà dare alle Province più bisognose le ferrovie votate, perchè se le aspettiamo la mercè di concessioni, forse vi sarà un bell'attendere inutilmente! Le faccia direttamente lo Stato ed al più presto; e qui se non temessi di varcare i limiti dell'ordine del giorno mi intratterrei a lungo sulla parte finanziaria del progetto, per dimostrare come i 108 milioni fissati, e fra essi 32 soltanto per le ferrovie calabresi, non possono bastare, e credo con essi non si faccia neppure metà della sola Lagonegro-Castrovillari. La somma di 12 milioni divisa in tre esercizi per ferrovie il cui costo io ritengo sarà molto ma molto superiore a quello testè indicato, è ben poca cosa, bisogna fare sforzi ben maggiori, ed all'uopo attenderemo questi provvedimenti finanziari, che ora si fa obbligo al Governo di presentare pel 30 giugno 1906; solo stanziando somme veramente adeguate potremo avere quella perequazione

ferroviaria fra le varie provincie d'Italia, che stiamo invocando da tanto tempo. (*Bene!*)

Intanto coi fondi ora concessi si cominci pur a fare qualche cosa, e raccomandando vivamente che per la Lagonegro-Castrovillari dovendosi procedere a grado si faccia un primo tronco che potrebbe andare da Lagonegro a Rotonda o almeno fino a Castelluccio; non sarebbe conforme alla logica se costruiamo prima un tronco dall'altro capo della linea, perchè le ferrovie si fanno partendo dal centro verso la periferia, non viceversa, quindi dev'essere allacciare prima le ferrovie del centro d'Italia con la nuova linea, non già deve essa unirsi prima con le ferrovie periferiche.

E giacchè a scartamento ridotto deve farsi tale linea, non commettiamo lo sbaglio così spesso deplorato di costruire le stazioni ferroviarie lontano molti chilometri dagli abitati. Ecco perchè ho presentato il mio ordine del giorno, che ha tanto più ragione di essere, se dobbiamo stare in tema di ferrovie a sistema ridotto. Non è una questione piccola quella che sollevo, nè di dettaglio come a prima vista potrebbe parere la ubicazione delle stazioni, invece da essa spesso dipende buona parte della utilità locale di una linea secondaria.

Il traffico locale, si sviluppa o non, le ferrovie entrano o non come sistema normale di trasporto delle persone e delle merci a seconda le stazioni sono vicine o lontane dagli abitati; e col traffico si ha il rendimento e la produttività di una ferrovia, specialmente poi se è a sistema ridotto.

Io vorrei che queste ferrovie ridotte avessero le stazioni se fosse possibile addirittura presso la piazza centrale del paese; solo così i traffici del luogo avrebbero incremento, gli agricoltori potrebbero servirsene, ed in specie se si facessero fermate agricole nei siti ove possono scendere in più gran numero gli agricoltori.

Nell'Italia meridionale purtroppo, e per disgrazia sua, la popolazione agricola non vive nelle campagne; non ci sta, più che per malvolere, perchè mancano le case rurali, nè i proprietari, con slancio che sarebbe nobilissimo, curano affatto la costruzione di abitazioni decenti e comode; sono tante più o meno affumicate quelle che si danno ai lavoratori della terra onde il contadino spesso anche per la malaria, fugge la sera per tornare in paese stanco non solo ma avendo lavorato un terzo di meno di quanto potrebbe, ed il ritorno di tanti coltivatori la sera portando seco gli animali

per i trasporti determina in gran parte poi la poca nettezza che è così deplorabile nei paesi del Mezzogiorno.

Ora se invece di obbligare il disgraziato agricoltore a fare ore di cammino la mattina e la sera, lo accostiamo al sito del lavoro, gli daremo modo con qualche soldo di servirsi della ferrovia a sistema ridotto e avremo fatta altresì un'opera altamente sociale.

Se obblighiamo poi la popolazione viaggiatrice a fare sei o sette chilometri per arrivare alla stazione, e forse altrettanto dall'altra stazione all'altro paese, si preferirà recarvisi direttamente, onde le ferrovie finiscono col non servire al traffico locale. È stato in gran parte per questo che le Ofantine hanno reso così poco: perchè gli abitati sono lontani, del resto trattandosi di ferrovie a scartamento normale ciò era inevitabile. Quando, per esempio, si arriva alla stazione di Avigliano, che è paese fra i più popolosi di Basilicata, e l'abitato non solo non lo si vede neppure in un punto lontano dell'orizzonte, ma dista chi sa quanto, quasi potremmo dire resti truffato il disgraziato commerciante, che basando sull'aver un determinato paese la sua stazione, fa i suoi contratti calcolando su questo dato. E così dicasi in generale per gran parte delle stazioni sulle ferrovie del Mezzogiorno, sicchè esse sono del tutto tagliate dal traffico locale, e per quest'ultimo del tutto inutili. Codesto è già grave per le ferrovie a scartamento normale, ma per quella ridotto poi è più grave; esse debbono a tutti i costi aver stazioni vicine, a non oltre un chilometro possibilmente. E sulla Lagonegro-Castrovillari i centri maggiori come Lauria, Rivello, Rotonda ove la popolazione industriale ed agricola è maggiore, debbono le stazioni ferroviarie essere assolutamente ancor più vicine, che se poi la campagna e l'altimetria non lo consentisse si facciano in tutti i casi almeno delle fermate per passeggeri nei siti più presso l'abitato, salvo a far le stazioni nei siti ove lo spazio ed il resto lo consente. Col materiale leggero, le curve e pendenze che sono possibili nelle ferrovie ridotte, si arriva facilmente agli abitati; non si pensi alla spesa di un milione più o meno; quando si spendono durante la costruzione si ha con la metà o meno ciò che solo per modificare richiederebbe il doppio, il triplo o forse il decuplo; qualche milione speso ora in più per far le stazioni vicine renderà chi sa quanto per l'aumentato ren-

dimento, ma dopo costruite non possono essere che inutili pentimenti.

Nel votare la legge del 1902 si disse che si disponeva lo scartamento ridotto appunto per potersi accostare più facilmente ai paesi salendo per monti ovvero scendendo ad essi se nelle valli; non dimentichiamo quindi questa ragione determinante della legge che volle lo scartamento ridotto, aggiungasi che se faremo in siti opportuni le fermate agricole potranno costituirsi organizzazioni di traffico per raccogliere le piccole unità colturali nelle fattorie e fattine grossi carichi portarle sui grandi mercati ove soltanto i prezzi delle primizie e delle derrate possono avere prezzi remunerativi ed alti. Queste fermate collegate a queste organizzazioni che nascono se quelle vi sono, risolvono gran parte del problema delle utilità delle ferrovie economiche nei paesi montuosi ed agricoli. Essi hanno poca speranza di aver forestieri, che traggono dall'estero come per le grandi città, essi fidano sulla vendita dei prodotti locali, e ciò si può solo ottenere se si hanno stazioni vicine e fermate agricole.

Io confido che queste ragioni si evidenti faranno accogliere dalla Camera e dal Governo il mio ordine del giorno, che solleva una questione piccola in apparenza, ma cui è invece connessa l'utilità locale di gran parte delle ferrovie a sistema ridotto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno degli onorevoli Emilio Conte e Lucernari:

«La Camera, ritenuto che il prolungamento della linea Avezzano-Roccasecca fino a Formia è consigliato da importanti interessi industriali, agricoli e strategici confida che il Governo voglia provvedervi sollecitamente»

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Emilio Conte ha facoltà di svolgerlo.

CONTE EMILIO. Userò per brevissimi istanti della facoltà di parlare al solo scopo di raccomandare al Governo che si provveda sollecitamente al prolungamento della linea Avezzano-Roccasecca sino al mare. L'attuale linea Avezzano-Roccasecca, movendo da Avezzano nel mezzo della linea Roma-Sulmona-Castellammare, va ad incontrare la linea Roma-Napoli e Roccasec-

ca, serve a stabilire la comunicazione dell'Abruzzo con Napoli, e permette a quelle belle ed operose contrade di Sora, Isola Liri ed Arpino, che l'onorevole ministro assai bene conosce ed affettuosamente ricorda, di tenersi in più vicina relazione con Napoli e con Roma. Ora il prolungamento della linea Avezzano-Roccasecca varrà ad assicurare questi vantaggi: a dare la ferrovia a quella parte del circondario di Gaeta che è in continuazione immediata di Sora; a costituire per l'Abruzzo e per il circondario di Sora lo sbocco naturale al porto di Formia (per il quale l'onorevole ministro dei lavori pubblici pochi giorni fa promise alla Deputazione provinciale di Terra di Lavoro di volersi interessare) che servirà mirabilmente poi al commercio agricolo dell'Abruzzo ed alle industrie di Isola Liri, che hanno raggiunto una importanza grandissima; e varrà altresì, dal punto di vista strategico, ad assicurare una più pronta comunicazione fra l'Italia centrale ed il mare.

Per di più dovendosi imprendere la costruzione della direttissima Roma-Napoli, si manifesta di grande utilità una traversa che congiunga le due linee, la Roma-Napoli attuale e la direttissima nel loro punto intermedio; e la traversa che si presenta più pratica, più utile e vantaggiosa è precisamente quella che ho avuto l'onore di indicare all'onorevole ministro: quella per la quale il Consiglio provinciale di Caserta fino dal 1882 ebbe a far voti che venisse costruita, e che il ministro Baccarini, nella tornata del 28 giugno 1882 rispondendo all'onorevole Grossi, riconobbe di grande utilità. Il Consiglio superiore per i lavori pubblici ha già approvato un progetto il quale, a quel che mi si dice, costa assai poco. Io ho fede che il ministro dei lavori pubblici, tenendo conto di queste ragioni, vorrà fare buon viso al nostro ordine del giorno. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Pipitone, Cascino, Masi, Giardina, Pantano, Evangelista Rizza, Giuseppe Majorana, Ludovico Fulci, Aguglia, D'Alì, Pasquale Libertini, Florena, Faranda, Dell'Arenella, De Michele, Ferrantelli, Rizzone, Pasqualino Vassallo, Cocuzza, Orioles, Francica-Nava, Nicolò Fulci, Auteri-Beretta e De Felice Giuffrida:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge col quale si provveda al complemento della rete siciliana con la costruzione delle linee:

1° Giardini-Leonforte, che da Nicosia

andrebbe da una parte a Mistretta e Santo Stefano e dall'altra fino a Termini Imerese;

2° Paternò-Nicosia per la valle del Salso;

3° Siracusa-Ragusa-Vizzini;

4° Vittoria-Biscari-Vizzini;

5° Piazza Armerina-Canicattì;

6° Trapani-Castellammare del Golfo;

7° Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina;

8° Bosco etneo ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Pipitone ha facoltà di svolgerlo.

PIPITONE. Fino dal 1902, quando la Camera, sciogliendo parzialmente l'impegno d'onore che aveva con la Sicilia, approvava la costruzione di un gruppo di linee a scartamento ridotto che dovevano supplire quella linea che la Sicilia aveva per tanti anni reclamato, la Castelvetro-Porto Empedocle a scartamento ordinario, la Commissione che ebbe a riferire circa quel disegno di legge, intese il bisogno di richiamare l'attenzione del Governo alla costruzione di altre linee di grande utilità, anzi di prima necessità per la rete Sicula. Viene dopo due anni un altro disegno di legge inteso a rimuovere alcune difficoltà che si sono affacciate per l'esecuzione del primo, e nella relazione che lo accompagna, la Commissione sente il dovere di richiamare l'attenzione del Governo circa la costruzione di quelle medesime linee della rete siciliana. Diversi colleghi con competenza speciale, per la conoscenza che hanno dei luoghi, hanno illustrato l'importanza di codeste linee. A me quindi incombe soltanto il facile compito di riassumere sinteticamente le ragioni del mio ordine del giorno.

La Sicilia, la perla del Mediterraneo, sede di due grandi civiltà, la greco-sicula e l'arabo-normanna, alla quale ricorrono principi, artisti, scienziati, quanti amano il bello, quanti cercano le glorie del passato, quanti sentono il bisogno di rinvigorire la fibra; la Sicilia, che fu una volta il granaio d'Italia, dopo tanti anni che si è associata alla madre patria, cui portò il contributo di tutte le sue economie, la Sicilia è ancora afflitta da due grandi piaghe, il malandrinnaggio ed il latifondo, piaghe che non si

possono curare altrimenti che con la viabilità.

Fino dal 1862 la Camera italiana approvava quarantadue milioni per la viabilità della Sicilia, ma quei milioni rimasero soltanto una promessa! E i latifondi rimangono ancora impervi, perchè i Gandino e i Varsalona, indisturbati, vi esercitano il loro criminoso dominio.

È d'uopo che dal Governo si pensi una buona volta alla soluzione del problema siciliano, come si è provveduto alla soluzione del problema della Basilicata e a quello di Napoli.

Le leggi presentate al Parlamento per spezzare il latifondo, resteranno palliativi finchè le Madonie non saranno varcate dalla vaporiera, finchè le lande deserte non saranno popolate dai lavoratori, abitate dai proprietari, finchè l'interno della Sicilia non sarà aperto al mare.

L'onorevole Di Rudini ebbe una volta l'idea geniale, di promuovere la costituzione di piccoli comuni rurali, per popolare il latifondo, quella idea fu raccolta e fecondata dall'onorevole Ferraris, che oggi siede al banco dei ministri, con una pregevolissima relazione; ma quel disegno di legge, come tutte le idee buone, non ebbe fortuna e rimase negli archivi.

Ma fra quanti provvedimenti si potranno escogitare per promuovere la piccola proprietà, intensificare la coltura della terra ed estirpare la mala pianta del malandrinaggio, sovrano fra tutti resta sempre quello della viabilità, con la quale si promuove quel flusso e riflusso di popolazione dalla città alla campagna, dal mare al monte che è l'anima dell'agricoltura industriale.

Cito ad esempio nostro il fatto seguente. La Tunisia, finchè non fu sotto il protettorato francese, era ricercata dai lavoratori siciliani per impiegarvi temporaneamente le proprie braccia, quando mancavano di lavoro in Sicilia; mai un capitalista siciliano pensò colonizzare le terre della Tunisia, perchè le campagne mancavano di strade ed erano infestate dal malandrinaggio.

Da pochi anni invece i capitali siciliani accorrono volentieri in Tunisia, e vere importantissime aziende agricole sono sorte per incanto. Una volta mi sono fatto lecito di chiedere ad un proprietario che aveva investito fortissimi capitali nella Tunisia: perchè non colonizzate l'interno della Sicilia? E la risposta fu, quale me l'attendevo. Perchè nell'interno della Sicilia non siamo sicuri nè per la nostra persona, nè pei nostri

beni, e perchè dopo avere aumentata la produzione della terra, non sapremmo come trasportare i nostri prodotti agli sbocchi marittimi.

Nelle campagne della Tunisia invece abbiamo strade e sicurezza che ci danno garanzia di lavorare tranquillamente e di ricavare il maggiore vantaggio dal nostro lavoro senza bisogno di leggi speciali. Così la Francia in poco tempo ha saputo risolvere il problema della colonizzazione interna della Tunisia, attirandovi anche i capitali nostri.

Perchè non imiteremo la Francia? Onorevoli colleghi, facciamo per la Sicilia quel che la Francia fece per la Tunisia. Questa nobile regione che nei secoli seppe sprigionare tanta energia, da essere per ben due volte alla avanguardia della civiltà europea restituisca all'antico splendore!

Al Governo italiano incombe il dovere di risolvere il problema della viabilità siciliana e risolverlo definitivamente, per far sì che questa terra generosa possa dare alla patria comune tutta la ricchezza di cui è capace, per la fecondità del suo suolo, per la operosità intelligente dei suoi figli e per l'immenso tesoro delle gloriose memorie del suo passato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Verrebbe ora la volta dell'ordine del giorno degli onorevoli: Cottafavi, Basetti, Spallanzani, Bottacchi, Bonacossa e Pellerano:

« La Camera convinta della necessità di allacciare nel modo più efficace il porto di Livorno col Brennero invita il Governo ad aggiungere la linea Lucca-Modena per Val di Secchia alle complementari ».

Però non posso dare facoltà di parlare ad alcuno dei proponenti, poichè quest'ordine del giorno fu presentato dopo la chiusura della discussione generale, e nessuno dei sottoscrittori di esso era iscritto prima della chiusura.

Così pure, per la medesima ragione, non posso concedere di parlare all'onorevole D'agosto per svolgere il seguente suo ordine del giorno:

« La Camera, per la solidità della linea che deve giungere a Castrovillari ed anche per ragioni di economia, invita il Governo a fare studiare, se non convenga abbandonare la galleria Zango, presso Lagonegro, che è in continue riparazioni, con ingenti spese, anche perchè, dopo la stazione, il terreno è assai franoso, come è dimostrato

dal ponte S. Francesco, caduto, con perdita di oltre un milione, e che bisognerebbe ricostruire per la continuazione della linea ».

Ugualmente non posso dare facoltà di parlare per la ragione su esposta a nessuno dei proponenti questo altro ordine del giorno firmato dagli onorevole Vicini, Aroldi, Montauti e Gallini:

« La Camera, convinta che è necessario completare la linea del Brennero, per Verona, Mantova e Modena, allacciandola a Livorno, invita il Governo a comprendere tale linea fra le complementari, ispirandosi esclusivamente all'interesse generale ».

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In occasione della discussione sulle ferrovie complementari, con la presentazione degli ordini del giorno, si è ripresa in gran parte tutta la questione ferroviaria italiana, ed è quindi naturale che il ministro dei lavori pubblici si trovi assai impacciato ed abbia la tendenza a fare man bassa su tutti questi ordini del giorno; sarebbe per essi come un ciclone come sussurrano alcuni colleghi.

L'onorevole collega Fede non so se abbia sott'occhi la nuova redazione che, di accordo con la Commissione, noi proponiamo per l'articolo 13; essa rappresenta l'estremo delle concessioni che noi possiamo fare rispetto a questo articolo. Se la ferrovia Campobasso-Lucera potrà rientrare nelle condizioni che sono previste in questo articolo, noi saremo ben lieti che questa ferrovia vi sia compresa; se non potrà rientrare in quelle condizioni, poichè come ho detto quell'articolo 13 rappresenta l'estremo delle nostre concessioni, noi non potremo fare per la linea sostenuta dall'onorevole Fede una concessione speciale. Ma io mi auguro che possa essere compresa fra quelle contemplate in genere, dall'articolo 13, nella sua nuova dizione.

L'onorevole Rubini ha trattato da pari suo due altre questioni; quella della ferrovia che dovrebbe dalla Valle del Piave, da Belluno spingersi al Cadore e la questione di provvedere all'allacciamento della rete ferroviaria italiana con le ferrovie svizzere.

Io conosco molto bene quella zona che dovrebbe essere percorsa, da Belluno a Pieve di Cadore, dalla ferrovia, la quale certo avrebbe un movimento cospicuo di passeggeri, almeno nella stagione buona, ed anche

di merci, benchè una gran parte del trasporto del legname sia fatto mediante la fluitazione, come sa benissimo l'onorevole Rubini. Ma l'onorevole Rubini deve anche sapere come questa ferrovia sia difficile spingerla fino a Pieve di Cadore, perchè arrivati a Perarolo si trovano alture da superare, le quali renderebbero la linea molto costosa per opere d'arte importanti. (*Interruzioni del deputato Rubini*).

L'onorevole Rubini molto opportunamente ha distinto i due tronchi; il tronco fino a Perarolo che sarebbe di 34 chilometri, ed il tronco da Perarolo a Pieve di Cadore che sarebbe di 13 chilometri, perchè i due tronchi sono molto diversi tra loro; il primo è assai meno costoso del secondo, perchè quello costerebbe forse 12, il secondo, benchè assai più breve, forse 8 milioni; così 20 milioni in totale. Arrivati a Pieve di Cadore, o almeno a Tai di Cadore, volgendo a sinistra si potrebbe proseguire per Borca e poco appresso a Cortina d'Ampezzo, per congiungersi qui a quella ferrovia da lui descritta e che, secondo quanto si afferma, l'Austria vorrebbe costruire partendo dal Pusterthal e forse da Toblach. Inoltre la ferrovia a Pieve di Cadore darebbe impulso al movimento verso il nord dei passeggeri, i quali, a poca distanza, da Lorenzago scenderebbero ad Ampezzo di Carnia, o si recherebbero a S. Stefano di Comelico e di lì fino a Sappada o al passo di Montecroce, o per Auronzo salirebbero a Misurina, ben nota ai colleghi Rava e Loero. Ma, limitandoci al tratto Belluno-Pieve di Cadore, io sono convinto dell'importanza di questa linea, e vede l'onorevole Rubini che la conosco bene nel suo tracciato. Ma di fronte alla spesa, che sarebbe prevista in 20 milioni, bisogna proprio che io faccia le mie riserve, benchè l'attenzione del Governo sia stata opportunamente chiamata sopra di essa.

Relativamente poi ai valichi che devono allacciare le ferrovie svizzere orientali ringrazio l'onorevole Rubini di avermi dato un prezioso suggerimento di cui terrò gran conto, cioè che sia il caso di avviare trattative col Governo svizzero in vista del proposito da esso manifestato di entrare in possesso della linea del Gottardo nel 1909.

In tal caso è giusto che il Governo italiano cerchi di avere qualche compenso per i sacrifici fatti per questa linea; e questi compensi potrebbero eventualmente consistere, come ha accennato benissimo l'onorevole Rubini, in una intelligenza rispetto all'apertura specialmente del nuovo valico dello

Spluga. Quindi, se anche non accetterò l'ordine del giorno suo nella redazione materiale, lo accetterò nello spirito; e lo ringrazio anche di avermi dato così prezioso consiglio; e trasmetterò il suo suggerimento al collega degli esteri, perchè si possa procedere a questa trattativa che egli ha giustamente mostrata conveniente.

Vengo agli onorevoli colleghi Visocchi e Conte Emilio. Non si stupiscano se li metto insieme. Uno di essi mi ha chiesto la linea Cassino-Formia e l'altro la Roccasecca-Formia.

L'onorevole collega Visocchi sa che uno degli atti primi della mia amministrazione è stato quello di fare la concessione della Cassino-Atina-Sora.

VISOCCHI. E lo ringrazio.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Esiste già inoltre la ferrovia Avezzano-Roccasecca. Ora se si fa la Roccasecca-Formia non si fa più la Cassino-Formia. Quindi pregherei gli onorevoli colleghi di mettersi d'accordo fra loro. Ma mi dispiace di dare il maggiore affidamento non al collega Visocchi ma al collega Conte.

VISOCCHI. È questione di simpatia! (*Si ride*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. No, no...! (*Si ride*).

È questione che il prolungamento dell'Avezzano-Roccasecca per Formia è connesso alla direttissima Roma-Napoli e diventerà una complementare della direttissima Roma-Napoli. (*Interruzione del deputato Visocchi*).

No, egregio collega; è questione di maggiore convenienza. Dunque, allorché sarà costruita la direttissima Roma-Napoli, allora prenderò in considerazione la costruzione della Roccasecca-Formia.

VISOCCHI. Ci augura lunga vita! (*Si ride*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. E credo che sarà contento anche l'onorevole Visocchi, perchè da Roccasecca a Cassino poca è la distanza e potranno servirsi anche di quella linea coloro che percorreranno la linea concessa alla zona che egli così bene rappresenta, cioè la Cassino-Atina-Sora.

Quanto agli onorevoli Cassuto e Cottafavi che qui riunisco perchè i loro due ordini del giorno collimano, io dichiaro che sono convintissimo della importanza delle loro considerazioni. Ma confesso che non potrei accettare i loro ordini del giorno tanto più che uno m'impegna per un determinato

tracciato per la Lucca-Modena. Ora, non potendo adesso determinare le condizioni della linea, nè prenderla in considerazione, non potrei tanto meno accettare l'ordine del giorno che m'impone un dato tracciato. Accetto però i due ordini del giorno come raccomandazioni.

L'onorevole Mango mi ha fatto una raccomandazione rispetto alla costruenda Lagonegro-Castrovillari. Orbene, io credo che non si possano accettare i desideri che sono stati manifestati nel suo ordine del giorno, che come raccomandazione. Egli stesso, infatti, prevedendo che io non avrei potuto accettare l'ordine del giorno, ha detto che lo convertiva volentieri in una raccomandazione; ed io lo prego di ritenere che accetto la raccomandazione di avvicinare per quanto è possibile le stazioni all'abitato, a meno che le condizioni altimetriche lo rendano assolutamente impossibile, come nel caso che l'abitato si trovi ad una grande altezza: così, ove sarà possibile, procurerò di stabilire quelle fermate che egli ha chiamate agricole.

Prenderò pure in benevola considerazione, anzi in particolare esame, la domanda di concessione della Napoli-Nola-Sauro-Avellino, che fu raccomandata dall'onorevole relatore.

Quanto poi all'onorevole Pipitone, mi permetto di dirgli che noi ci siamo proposti di eseguire la legge del 1902. Ora questa legge fa una larga parte alla Sicilia; poichè 430 e più chilometri sono compresi nelle linee complementari sicule contemplate nel disegno di legge che abbiamo sott'occhi. Non mi pare che sia opportuno di sollevare qui il problema intero delle costruzioni ferroviarie in Sicilia; e ritengo che la Sicilia debba considerarsi contenta, se si potrà attuare, come speriamo, il programma che è segnato dal nostro disegno di legge, che è poi l'esecuzione della legge del 1902. Quindi, pur riconoscendo che la Sicilia ha diritto a tutti i riguardi, pur riconoscendo che le linee da lui indicate sono utili (perchè una ferrovia è sempre utile), si accontenti di quella larga parte di favori ferroviari che sono previsti dal disegno di legge, e non insista perchè io accetti il suo ordine del giorno.

Così ho finito di rispondere circa gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Non mi pare che abbia risposto circa quello dell'onorevole Sacchi, che è così concepito: « La Camera considerando che i contributi degli enti locali non sono dovuti allo Stato per le ferrovie com-

plementari ch'esso non costruisce, ma concede alla industria privata colla sovvenzione chilometrica; che anche dopo il 30 giugno 1906 si dovrà continuare a concedere all'industria privata colla sovvenzione chilometrica le complementari che fossero richieste a termini della legge 4 dicembre 1902, numero 506, passa alla discussione degli articoli ».

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Risposi già ieri, dicendo che il concetto dell'ordine del giorno dell'onorevole Sacchi era stato incluso in un articolo concordato fra Commissione e Ministero; ed egli disse che era soddisfatto della mia dichiarazione.

SACCHI. Il mio emendamento è stato infatti accolto.

PRESIDENTE. Sta bene.

Onorevole relatore, vuol parlare?

TEDESCO, *relatore*. Dopo le risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ho poche cose da dire; e le dirò anche brevemente, vista l'ora tarda, perchè credo che sia desiderio della Camera di compiere questa sera la discussione di questo disegno di legge. (Sì! sì).

Un tempo, ci furono linee in condizioni favorevoli, che poterono essere concesse senza sussidio; altre, con sussidio di mille lire a chilometro per trentacinque anni, ed in seguito con lire tre mila, per settant'anni. Dopo, con la legge del 1899, il sussidio fu aumentato a cinque mila lire, e le concessioni furono molto limitate. Col presente disegno di legge, per le ferrovie che rispondono a determinate condizioni si eleva il sussidio fino a 7500 lire. Con questo sussidio, così elevato, potranno essere soddisfatti i bisogni di molte regioni: perchè, come ho dichiarato nella mia relazione, per quanto la statistica ferroviaria, presa in blocco, per ciascuna regione, presenti, rispetto alla popolazione e alla superficie, condizioni analoghe fra le diverse regioni d'Italia pure ci sono delle lacune nella parte montuosa dell'Alta Italia, e lacune grandissime nelle regioni centrali e meridionali, come in Sicilia. Quindi, abbiamo già fatto un gran passo col portare il sussidio fino a 7500 lire.

E noti la Camera, che ci vollero quattordici anni perchè il sussidio da mille lire per 35 anni, si portasse a 3 mila per 70 anni; e ce ne vollero altri dodici per portare il sussidio a 5 mila lire. Dopo soli sei anni, giungiamo a lire 7500 in certe condizioni. Procedendo di questo passo spero che molti desideri potranno essere soddisfatti. In ogni modo, per

certe linee importanti, come quelle a cui hanno accennato l'onorevole Rubini, l'onorevole Fede e l'onorevole Cassuto, se certamente non potrà essere provveduto con sussidi di 7500 lire, sarà il caso di applicare appunto la politica ferroviaria di cui si parlava ieri tanto dal banco del Governo, quanto dal banco della Commissione: cioè, di esaminare le linee caso per caso. Questo dico anche per la Novara-Garessio.

Circa la Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, che, come dichiarai, può formare oggetto di uno speciale disegno di legge, debbo ancora rispondere ad una domanda che fu fatta, l'altro giorno, dall'onorevole Berio: perchè essa non sia stata compresa nell'allegato n. 2 della relazione. Come ho detto in una annotazione a quell'allegato, mi sono limitato soltanto alle linee che erano state indicate dall'onorevole Finocchiaro-Aprile nella sua relazione sul disegno di legge del 1902, e a quelle che, nella presente occasione, erano state segnalate alla Commissione da enti morali e da onorevoli nostri colleghi, tra i quali ricordo quelli che compongono la deputazione siciliana e la deputazione calabrese. Debbo fare presente alla Camera, che un telegramma è pervenuto al nostro onorevole Presidente, come un altro è pervenuto a me, come presidente della Commissione. Il primo è della Camera di commercio di Caltanissetta, che fa voti per la linea Caltanissetta-Piazza Armerina-Terranova, con diramazione a Barrafranca; il secondo è della deputazione provinciale di Avellino che riguarda la linea Napoli-Nola-Laura-Avellino. Io naturalmente non posso che segnalare alla benevola attenzione del Governo queste ferrovie, e specialmente la seconda, come ho segnalate quelle indicate nell'allegato numero 2.

All'onorevole Visocchi dirò semplicemente che è in corso la domanda per concessione della ferrovia Cassino-Atina-Sora. Se per la nuova disposizione di legge egli potrà approfittare di un sussidio che possa elevarsi a 7,500 lire, tanto meglio; altrimenti, la sua linea potrà essere, come tante altre, regolata con la politica ferroviaria del caso per caso.

Non mi fermo sulle altre domande fatte, perchè la Commissione segnala all'attenzione dell'onorevole ministro, come ho già detto, tutte quante le linee indicate dagli onorevoli colleghi. Del resto l'onorevole Pipitone ha ricordato che le linee della Sicilia erano già state segnalate dalla Commissione.

Dopo questo non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Matteucci insieme con gli onorevoli Pellerano, Artom, Montauti, De Nobili, Celli, Battelli, Cottafavi, Cimati, Ferrarini, Vicini, e Valeri, aveva presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici alla piena e completata esecuzione dell'articolo 7, paragrafo ultimo, della legge 4 dicembre 1902 sulle ferrovie complementari ».

Onorevole Matteucci, ha sentito l'onorevole ministro che ha dichiarato di accettare il suo ordine del giorno come raccomandazione? Lo mantiene, o lo ritira?

MATTEUCCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. L'onorevole Gianturco, insieme con gli onorevoli De Gennaro Ferrigni, Venditti, Guarracino, Francesco Spirito, Rocco, Placido, De Tilla, Cacciapuoti, Salvia, Cantarano e Gualtieri, aveva presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida, che il Governo vorrà sollecitare l'appalto dei lavori della direttissima Roma-Napoli ».

L'onorevole Gianturco, come ho già detto, non è presente, ma dichiarò ieri che ritirava il suo ordine del giorno.

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

BATTELLI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Fede, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

FEDE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Rubini?

RUBINI. Ritiro il mio ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni, così del Governo, come del relatore della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Visocchi?

VISOCCHI. Ritiro il mio ordine del giorno e prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e specialmente di quelle dell'onorevole relatore, relative al sussidio.

PRESIDENTE. Onorevole Cassuto?

CASSUTO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, che riconoscono l'importanza della linea Aulla-Modena e, con la riserva del tracciato che spetta al Governo, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Mango?

MANGO. Convinto della bontà della mia tesi, in seguito alle dichiarazioni del Governo, tramuto il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Conte?

CONTE. Poichè l'onorevole ministro ha dichiarato di lasciare impregiudicata la questione del prolungamento del tracciato Roccasecca-Formia, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Pipitone?

PIPITONE. Se l'onorevole ministro dichiara che accetta il mio ordine del giorno come raccomandazione, sono pronto a ritirarlo.

PRESIDENTE. Lo ha già dichiarato.

PIPITONE. Allora, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che accetta il mio ordine del giorno come raccomandazione, lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Cottafavi?

COTTAFIVI. Ritiro il mio ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Dagosto?

DAGOSTO. Pregherei l'onorevole Presidente di rimettere il mio ordine del giorno all'articolo sesto; ma se l'onorevole ministro lo prende in considerazione come raccomandazione, non avrò altro da osservare.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, onorevole Dagosto, il suo ordine del giorno è stato presentato dopo la chiusura, e ormai il ministro dei lavori pubblici ha fatto le sue dichiarazioni...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Del resto la raccomandazione si riferisce alla costruzione. Ora quando si arriverà alla costruzione si capisce che gli ingegneri sceglieranno quel tracciato e quelle opere che saranno le più consigliabili tecnicamente, e le più opportune.

DAGOSTO. Prendo atto di questa dichiarazione, che per lo meno rimarrà nel verbale. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Vicini ha qualche dichiarazione da fare?

VICINI. L'ordine del giorno firmato da me e dagli onorevoli Aroldi, Montauti e Galini afferma la necessità della linea Modena-Lucca e lascia impregiudicata la questione del tracciato; e poichè le dichiarazioni del ministro sono conformi a questi propositi, io ne prendo atto e me ne dichiaro soddisfatto ritirando l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Allora verremo alla votazione sugli ordini del giorno mantenuti, che sono quelli degli onorevoli Matteucci, Pellerano ed altri e quello degli onorevoli Battelli e Miliani.



L'ordine del giorno dell'onorevole Matteucci è così concepito:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici alla piena e completa esecuzione dell'articolo 7, paragrafo ultimo, dell'a legge 4 dicembre 1902 sulle ferrovie complementari ».

Pongo a partito quest'ordine del giorno.  
(*Non è approvato*).

L'ordine del giorno dell'onorevole Battelli e Miliani è il seguente:

« La Camera, vista la urgente necessità di completare le ferrovie complementari già in parte costruite, sia per ragione di economia generale, sia per ragioni strategiche, come per esigenze locali, delibera di innalzare per esse il massimo delle sovvenzioni chilometriche a lire 23,000. Se entro un anno, dette ferrovie non venissero concesse all'industria privata, il Governo provvederà senz'altro alla loro costruzione ».

Lo pongo a partito.  
(*Non è approvato*).

#### Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione, e prego gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

« Modificazione alla tabella numero 14 degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con regio decreto 14 luglio 1898, numero 525, modificato con leggi 7 luglio 1901, numero 295, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, numero 300:

Presenti . . . . .	237
Votanti . . . . .	237
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	195
Voti contrari . . . . .	42

(*La Camera approva*).

« Pensioni agli operai della officina governativa delle carte-valori »:

Presenti . . . . .	237
Votanti . . . . .	237
Maggioranza . . . . .	119
Voti favorevoli . . . . .	202
Voti contrari . . . . .	35

(*La Camera approva*).

« Modificazione all'articolo 8 della legge 6 dicembre 1888, n. 5825, che deferisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione di tutti gli affari penali del Regno »:

Presenti . . . . .	234
Votanti . . . . .	234
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	207
Voti contrari . . . . .	27

(*La Camera approva*).

« Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio »:

Presenti . . . . .	234
Votanti . . . . .	234
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	210
Voti contrari . . . . .	24

(*La Camera approva*).

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 83 mila da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905, per le spese della Commissione reale istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario e per l'altra incaricata dello studio dei riscatti alle strade ferrate concesse all'industria privata »:

Presenti . . . . .	234
Votanti . . . . .	234
Maggioranza . . . . .	118
Voti favorevoli . . . . .	197
Voti contrari . . . . .	37

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abignente — Agnetti — Aguglia — Albasini — Albertini — Albicini — Alessio — Angiolini — Aprile — Artom — Astengo — Aubry — Auteri-Berretta — Avellone. Badaloni — Barnabei — Barracco — Barzilai — Battaglieri — Bergamasco — Bertetti — Bianchi Emilio — Bianchini — Bissolati — Bonacossa — Bonicelli — Bor-

ghese — Borsarelli — Bottacchi — Briz-  
zolesi — Brunialti.

Cabrini — Calleri — Calvi Giusto — Ca-  
mera — Campi Emilio — Cao-Pinna —  
Capece-Minutolo — Capruzzi — Cardani —  
Carugati — Cascino — Cassuto — Cava-  
gnari — Celesia — Celli — Chimienti —  
Ciappi — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone  
— Cimati — Ciuffelli — Cocuzza — Cof-  
fari — Colosimo — Comandini — Conte  
— Cornaggia — Cortese — Costa — Costa-  
Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi  
— Curreno — Cuzzi.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'A-  
life — Dal Verme — Daneo — Danieli  
— De Amicis — De Bellis — De Felice-  
Giuffrida — De Gennaro Emilio — Del  
Balzo — Dell'Acqua — De Michele-Fer-  
rantelli — De Michetti — De Novellis —  
De Riseis — De Seta — De Tilla — De-  
Viti De Marco — Di Cambiano Ferrero.

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

Gallini Carlo — Gallino Natale — Gat-  
toni — Giardina — Ginori-Conti — Giova-  
nelli — Giunti — Goglio — Graffagni —  
Grassi-Voces — Grippo — Gualtieri — Guar-  
racino — Gucci-Boschi — Guerci — Guer-  
ritore.

Jatta.

Lampiasi — Leone — Libertini Gesualdo  
— Libertini Pasquale — Licata — Loero  
— Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero  
Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatto  
Arturo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Mal-  
vezzi — Mango — Manna — Mantovani —  
Maraini Emilio — Marcello — Marescalchi  
— Marinuzzi — Marsengo-Bastia — Mar-  
zotto — Masselli — Matteucci — Meardi —  
Mel — Melli — Merci — Mezzanotte — Mi-  
liani — Mira — Montagna — Montauti —  
Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti —  
Moschini.

Negri De Salvi — Niccolini.

Odorico — Oricles — Orlando Salva-  
tore.

Pais-Serra — Paniè — Papadopoli —  
Pavia — Pellerano — Pennati — Perera  
— Petroni — Pini — Pipitone — Placido  
— Podestà — Poggi — Pompilj — Poz-

zato — Pozzi Domenico — Pucci — Pu-  
gliese.

Quistini.

Raggio — Raineri — Ravaschieri —  
Reggio — Rizza Evangelista — Rizzetti  
— Rizzone — Rocco — Romanin-Jacur —  
Romano Giuseppe — Rosadi — Roselli —  
Rossi Teofilo — Rubini — Ruffo — Rummo  
— Ruspoli.

Sacchi — Sanarelli — Sanseverino —  
Santamaria — Saporito — Scaglione —  
Scano — Scellingo — Sinibaldi — Solim-  
bergo — Sorani — Spada — Spagnoletti —  
Spallanzani — Spingardi — Spirito France-  
sco — Strigari.

Teso — Testasecca — Todeschini — Tor-  
lonia Leopoldo — Torrigiani — Turbiglio  
— Turco.

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

Zaccagnino — Zerboglio.

*Sono in congedo:*

Bertolini.

Cappelli.

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

Gaetani di Laurenzana — Giuliani.

Lucchini Angelo.

Mariotti — Masi — Mendaia.

Orlando Vittorio Emanuele.

Piccinelli — Pinchia.

Resta-Pallavicino — Romussi — Ron-  
chetti — Rovasenda.

Sormani.

*Sono ammalati:*

Botteri — Cesaroni — Chiapusso.

Galli — Giolitti.

Larizza — Lazzaro — Leali.

Massimini.

Rizzo Valentino.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Gavazzi.

Landucci.

Morpurgo.

**Volazione segreta.**

PRESIDENTE. Ora si passerà alla vo-  
tazione segreta degli altri disegni di legge  
approvati per alzata e seduta nella tornata  
di questa mattina, che sono i seguenti:

« Assegnazione straordinaria per le spese  
occorrenti all'esecuzione della transazione

14 novembre 1903, stipulata fra la provincia di Parma e lo Stato, e della transazione 6 luglio 1904 stipulata fra la provincia di Piacenza e lo Stato, in ordine alle spese di mantenimento del ricovero di mendicanti di Borgo San Donnino ed accessori, dal 1° gennaio 1890 al giorno del pagamento ».

« Approvazione della convenzione che modifica quella approvata con legge 30 giugno 1872, n. 885, serie 2ª pel mantenimento del regio Istituto di studi superiori di Firenze ».

« Approvazione della convenzione 16 giugno 1904 per la creazione in Milano di alcuni Istituti clinici di perfezionamento ».

« Opere igieniche comunali - mutui di favore - concorsi dello Stato ».

« Norme circa la costituzione dei gabinetti dei ministri e dei sottosegretari di Stato ».

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

LUCIFERO, segretario, fa la chiama.

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

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte e procederemo alla discussione degli articoli del disegno di legge sulle ferrovie complementari.

Come i colleghi sanno, il disegno di legge, secondo il testo formulato dalla Commissione ed accettato dal Governo, comincia con l'articolo 6° del disegno di legge ministeriale; poichè gli altri primi cinque articoli furono dalla Commissione soppressi.

Però l'articolo primo del testo della Commissione è stato ora modificato d'accordo con l'onorevole Sacchi; e poichè non ha relazione diretta col resto della legge, io ho mandato a stampare il nuovo testo. Ciò ho fatto in riguardo alle condizioni della Camera; perchè altrimenti non avrei potuto ammettere questo sistema. (*Bravo! Bene!*)

Lo dico perchè non voglio assumere responsabilità in proposito. (*Benissimo!*)

Dunque questo articolo 1° sta da sè, e se ne può differire la discussione. Intanto discuteremo gli altri, cominciando dall'articolo 2.

E poichè rivolgo la parola ai colleghi mi consentano di far loro una raccomandazione.

Vedo da due giorni impinguarsi l'ordine del giorno di altri disegni di legge da discutere; dall'altra parte vengono i deputati a chiedermi se domani potranno andare in vacanze. (*Si ride*). Naturalmente rispondo che non ne so nulla; ma io li vorrei ricondurre ad esaminare praticamente lo stato delle cose. Adesso sono le sei. L'ordine del giorno per le sedute antimeridiane, di cui se ne farebbe una domani, comprende già nove disegni di legge; fra i quali, indipendentemente da quelli che il Governo ha proposto di discutere, ve ne sono due oltre che io stesso, come presidente, credo necessario siano approvati dalla Camera. Tra gli altri, affinchè l'esercizio di Stato delle ferrovie proceda regolarmente, c'è quello per modificazioni alla legge organica della Corte dei conti...

CAVAGNARI. Se ne parlerà a novembre.

PRESIDENTE. Mi lasci finire!

FORTIS, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ma che se ne parlerà a novembre! L'esercizio di Stato comincia domani.

PRESIDENTE. Quindi, se gli onorevoli colleghi hanno realmente intenzione di volere esaminare tutti i disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane ed aggiungerne ancora, prendano impegno di rimanere qui alcuni altri giorni; in caso diverso abbiano la massima discrezione nei loro discorsi, per impedire che si ripeta nel paese, anche quest'anno, ingiustamente, l'accusa che la Camera, quasi per paura del caldo, proceda tumultuariamente nei suoi lavori.

Voci. Ha ragione!

PRESIDENTE. E noi non dobbiamo volerlo. (*Vive approvazioni*).

Fatta questa esortazione ai colleghi, passiamo alla discussione degli articoli del disegno di legge, cominciando, come ho detto, dall'articolo due.

#### Art. 2.

La inclusione, negli atti di concessione, della riserva per il riscatto entro due anni dal compimento della costruzione delle linee complementari stabilita nell'art. 12 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, sarà limitata a quelle linee a sezione normale che a giudizio del Governo possano in seguito essere utilmente aggiunte ad una rete di ferrovie di proprietà dello Stato.

(*È approvato*).

## Art. 3.

Il Governo potrà autorizzare le società concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'articolo 171 del codice di commercio, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche. La garanzia però non potrà essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rimanere disponibile per le previste passività dell'esercizio.

(È approvato).

## Art. 4.

Gli atti relativi alla formazione e alla modificazione dello statuto e alla costituzione del capitale delle società costituite o che si costituiscono per concessioni di ferrovie complementari di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e per le ferrovie della Basilicata designate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, saranno soggetti alla tassa fissa di una lira.

Ha facoltà di parlare su questo articolo l'onorevole Faranda.

(Non è presente).

Non essendo presente l'onorevole Faranda, e non essendovi nessun altro iscritto, pongo a partito questo articolo 4.

(È approvato).

## Art. 5.

Alla ferrovia complementare da Cento a S. Pietro in Casale, indicata nella tabella B annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) è sostituita, agli effetti della legge 4 dicembre 1902, n. 506 e della presente legge, la ferrovia da Cento a Ferrara.

(È approvato).

## Art. 6.

Il Governo provvederà, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione:

- a) del tronco da Spilimbergo a Gemona;
- b) del tronco da Poggio Rusco a Verona;
- c) delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari-Spezano Albanese, a sezione ridotta, e Cosenza-Paola a sezione normale;
- d) delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone;

e) delle altre ferrovie complementari indicate nella legge 4 dicembre 1902, n. 506, e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, le quali al 30 giugno 1906 non fossero state concesse a società o ditte private.

Le linee Borgo San Donnino-Gaiano, Monza-Besana-Oggiono e Cento-Ferrara e quelle altre che fossero indicate dagli Enti interessati potranno essere concesse all'industria privata anche posteriormente al 30 giugno 1906.

Entro otto mesi dalla pubblicazione della presente legge, le ferrovie a sezione ridotta di cui nella lettera c) e quelle indicate nella lettera d) potranno essere concesse all'industria privata secondo le disposizioni della legge 4 dicembre 1902, n. 506, e del seguente articolo o 9.

Il penultimo capoverso è concordato fra Governo e Commissione.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

ARTOM. Non dirò che poche parole, chiedendo alla cortesia dell'onorevole ministro alcune spiegazioni, relative all'articolo in discussione. Nel suo magistrale, quanto abile discorso di ieri, l'onorevole ministro, a proposito delle ferrovie, che riguardano questo articolo, ha ricordato la legge del 2 dicembre 1902. Ma veramente avrei desiderato che a proposito di questa legge venisse ricordata la disposizione, abbastanza interessante, in forza della quale il Governo, scaduto il termine del 2 dicembre 1904, aveva l'obbligo preciso di costruire la linea della Valle del Serchio. Ora il 2 dicembre 1904 è passato: come mai il Governo non ha pensato alla costruzione di questa linea, come mai non ha adempiuto al preciso, incontrovertibile obbligo suo? Purtroppo contro l'inadempimento della legge per parte del Governo stesso che dovrebbe esserne il custode, non vi è nella nostra costituzione rimedio alcuno.

L'onorevole ministro ha ieri ricordata l'attitudine assunta dalle popolazioni della Garfagnana. (*Conversazioni animate*). Ora tale attitudine trova la sua attenuante nella condotta del Governo, perchè si tratta delle popolazioni più miti e buone d'Italia.

Di fronte a questo stato di cose non posso che raccomandarmi alla benevolenza del Governo, perchè presto si provveda. Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, con l'attività sua, col suo buon volere, voglia eliminare gli inconvenienti che

derivano dalla mancata soluzione di questa questione che da più anni si trascina di Ministero in Ministero. Mi raccomando (mi spiace di non vedere presente l'onorevole ministro del tesoro) mi raccomando di prendere in esame le condizioni di queste popolazioni, che fin dal tempo dei plebisciti attendono questa ferrovia, cercando finalmente di soddisfare le loro legittime aspirazioni. (*Conversazioni animate*).

Onorevole Fortis, ella ha promesso di intervenire alla inaugurazione del monumento di Antonio Mordini in Garfagnana; faccia di potervi venire accolto come redentore da quelle buone popolazioni.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Vi posso andare anche in carrozza! (*Si ride*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Avevo già risposto anticipatamente ieri all'onorevole Artom.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dagosto.

DAGOSTO. Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha cortesemente accolto, come raccomandazione, il mio tardivo ordine del giorno, sono lieto di rinunciare a parlare, augurandomi solo, che egli dispunga subito gli studi da me invocati, perchè porterebbero al risultato di rendere solido il tronco Casalbuono-Lagonegro; di evitare le ingenti annue spese di riparazione, che richiede la galleria Zango sempre pericolante; ed oltre a ciò, il tracciato dovendo essere portato più a monte ed in terreno ben solido, nella sua prosecuzione verso Castrovillari, la linea, per necessità, si avvicinerrebbe a' paesi di Lauria e Rotonda soddisfacendo i giusti desideri testè espressi dal mio amico onorevole Mango. E si noti che lo abbandono della galleria Zango ha il suffragio di persona competente e che conosce a perfezione i luoghi, cioè dell'egregio cav. Bruno, ispettore del Genio civile, che si occupò dell'argomento in una sua pregevole pubblicazione. Concorrono quindi tante ragioni a che gli studi si facciano, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, studiosissimo, come è, non vorrà frapporre indugi.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Dagosto ritira il suo ordine del giorno. Veniamo ora agli emendamenti.

L'onorevole Odorico propone il seguente emendamento:

*Aggiungere dopo il comma a):*

Qualora entro il 31 dicembre 1905 non abbia potuto procedere alla concessione

della costruzione ed esercizio all'industria privata.

ODORICO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Segue ora l'emendamento degli onorevoli Giunti, Lucifero, Turco, Chimirri, Barracco, De Nava, Squitti, D'Alife, Scagione, Spada, Mantica, De Seta, Fera, De Novellis, Valentino, Stagliandò.

*Alla lettera c) aggiungere:*

Nella costruzione della linea Spezzano-Lagonegro, la stazione di innesto e smistamento fra lo scartamento ordinario e quello ridotto dev'essere ubicata nei pressi dell'abitato di Castrovillari.

L'onorevole Giunti ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

GIUNTI. L'onorevole ministro ha già detto che non accettava quest'emendamento. Però debbo far notare che l'emendamento da noi proposto era giustissimo, tanto che lo stesso ministro e il relatore...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già detto ieri il motivo. Ho risposto abbastanza.

PRESIDENTE. Il suo emendamento ha già formato oggetto della discussione generale. Dica dunque se mantiene o no la sua aggiunta.

GIUNTI. La ritiro, ma mi conceda una sola parola. L'onorevole ministro ha detto che si perdevano ventiquattro o trentasei ore, facendo la stazione di smistamento a Castrovillari. Ora ciò non è esatto, perchè tanto andando da Castrovillari quanto da Spezzano, si dovrà sempre fare il trasbordo.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Uno, ma non due.

GIUNTI. Ad ogni modo ho già dichiarato di ritirare l'emendamento, e così dichiaro che non ha più luogo neppure l'altra aggiunta alla lettera c che avevo presentata insieme con l'onorevole Turco.

PRESIDENTE. Verrebbero ora tre emendamenti dell'onorevole Fera del seguente tenore:

*Modificare la lettera c) nel seguente modo:*

c) delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano-Scigliano-Soveria-Catanzaro-Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese a sezione ridotta, e Cosenza-Paola a sezione normale.

*Aggiungere:*

La stazione di innesto e di smistamento fra lo scartamento ordinario e lo scartamento ridotto sulla linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano-Soveria-Catanzaro sarà ubicata in Rogliano.

*Nel caso che non sia accolto l'emendamento.*

*Alla lettera c) sostituire:*

È data facoltà al Governo di costruire a sezione normale il tronco Pietrafitta-Rogliano.

Anche di questi emendamenti si è parlato nella discussione generale. Onorevole Fera, li mantiene o li ritira?

FERA. Li ritiro, soltanto vorrei che il ministro avesse la bontà di dirmi chiaramente il suo pensiero.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo dico subito. Ho detto che la costruzione a sezione ridotta era fatta appunto perchè nell'avvenire fosse più facile prolungare quella linea sino a Catanzaro.

FERA. Ritiro i miei emendamenti.

PRESIDENTE. Viene ora il seguente emendamento degli onorevoli Fiamberti, Cavagnari e Sorani:

*Aggiungere nell'elenco delle linee complementari quella:* Genova a Santo Stefano Magra e Spezia per le vallate Fontanabuona e Vara.

L'onorevole Fiamberti non è presente, ma è presente l'onorevole Cavagnari, il quale ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CAVAGNARI. Consento a ritirare l'emendamento. Desidero però che rimanga come raccomandazione all'onorevole ministro, raccomandazione già fatta altre volte, perchè sia studiata la linea interna Genova Spezia e non sia adottato il proposto raddoppiamento del binario così mal pensato.

PRESIDENTE. Segue la seguente aggiunta dell'onorevole Sacchi:

«La linea Borgo San Donnino-Gajano potrà essere concessa all'industria privata anche posteriormente al 30 giugno 1906 e potrà essere innestata sulla ferrovia Parma-Spezia a Fornovo anzichè a Gaiano».

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. È compresa nell'emendamento concordato.

PRESIDENTE. Viene poi questa proposta dell'onorevole Cuzzi:

*Aggiungere all'elenco delle linee complementari quella:*

Dalla stazione di Palianza-Fondotoce sulla linea Arona-Domodossola per Palianza, Intra e Cannobio a S. Bartolomeo Valmara, confine colla Svizzera per allacciare il Sempione col Gottardo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

CUZZI. Avendo l'onorevole ministro accettato di aggiungere l'inciso da me proposto all'articolo 13 in esame, ed avendo riconosciuto ed ammesso che lo scopo di

quell'aggiunta era appunto di far considerare la linea della quale ho parlato come altra delle linee complementari ammesse alla sovvenzione, non ho che a prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e ritiro il mio emendamento.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Una parola, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Parli, onorevole ministro.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Qui si parla sempre dell'elenco delle complementari. Questo è un errore. Quell'elenco non è un elenco ufficiale, ma è stato fatto dall'onorevole relatore soltanto a titolo d'informazione.

TEDESCO, *relatore*. È fatto per ragione di studio! Si studiano tante cose!

PRESIDENTE. Vi è un altro emendamento aggiuntivo, dell'onorevole Emilio Campi, il quale non essendo presente s'intende che vi rinunzia.

Vi è poi l'emendamento sostitutivo degli onorevoli Pellerano, Celli, Ciappi, Miliani, Battelli, Artom, De Nobili, Cimati, Matteucci, Montauti, Cottafavi, Ferrarini, Vicini, Valeri e Albicini, del tenore seguente:

«Il Governo provvederà mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione in un decennio:

a) del tronco da Spilimbergo a Gemona;

b) del tronco da Poggio Rusco a Verona;

c) delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Costrovillari-Spezzano Albanese, a sezione ridotta, e Cosenza-Paola a sezione normale;

d) delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone;

e) della ferrovia Aulla-Bagni di Lucca;

f) della ferrovia Urbino-Sant'Arcangelo;

g) della ferrovia Fano-Santa Barbara.

Onorevole Pellerano, anche questo in gran parte è stato svolto?

PELLERANO. Sì, ma aggiungerò due parole.

Dopo che la Camera ha respinto a grande maggioranza il nostro ordine del giorno col quale si invitava l'onorevole ministro alla piena e completa esecuzione dell'articolo 7, paragrafo ultimo della legge 4 dicembre 1902 sulle ferrovie complementari, io ritiro il mio emendamento. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Adesso ci sarebbe un articolo 6 bis, presentato dagli onorevoli Matteucci e Albicini, i quali propongono di

sopprimere la lettera *e* e di sostituire il seguente articolo 6 *bis*:

« Provvederà pure all'esecuzione nel modo di cui sopra, qualora non vengano al 30 giugno 1906 concesse a società o ditte private, delle seguenti ferrovie:

*e*) Bagni di Lucca-Aulla;

*f*) Urbino-S. Arcangelo;

*g*) Fano-Santa Barbara,

e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904 n. 140 ».

L'onorevole Matteucci ne ha già fatto oggetto del suo discorso.

È presente l'onorevole Matteucci?

(Non è presente).

Non essendo presente s'intende ritirato l'articolo 6 *bis*.

Metto quindi a partito l'articolo 6; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 7.

Per la costruzione delle ferrovie indicate alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire

cento otto milioni; e le somme occorrenti negli esercizi 1905-906, 1906-907 e 1907-908 saranno stanziare nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in conformità alla tabella *A* annessa alla presente legge.

Fino a che non sia emanata la legge di cui al seguente articolo 12, gl'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, n. 506.

Alle spese di costruzione, per conto dello Stato, delle ferrovie indicate nella lettera *e*) del precedente articolo, che non siano state concesse all'industria privata, sarà provveduto con le somme rispettivamente assegnate a titolo di sovvenzioni chilometriche dalle leggi 4 dicembre 1902, n. 506, e 31 marzo 1904, n. 140; i pagamenti potranno essere effettuati mediante annualità in un tempo superiore alla durata dei lavori.

A questo articolo si connette la tabella *A* della quale do lettura:

Tabella A.

N. d'ordine	L I N E E	Spesa autorizzata	Somme da stanziare negli esercizi finanziari		
			1905-906	1906-907	1907-908
1	Spilimbergo-Gemona . . . . .	10,000,000	300,000	900,000	—
2	Poggio Rusco-Verona. . . . .	14,000,000	500,000	1,300,000	—
3	Ferrovie Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari, Spezzano-Albanese e Cosenza-Paola	32,000,000	1,000,000	2,000,000	1,000,000
4	Ferrovie complementari della Sicilia. . . . .	52,000,000	1,000,000	3,000,000	1,000,000
	Totali . . . . .	108,000,000	2,800,000	7,200,000	2,000,000

Su questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Pini.

Ne ha facoltà.

PINI. Tranquillizzo la Camera annunciandole che io converto quel poco che volevo dire in una breve dichiarazione.

L'altro giorno l'onorevole Sacchi, parlando delle leggi sulle ferrovie complementari, diceva che rappresentano un labirinto nel quale difficilmente uno riesce a trovare la via di uscita. Io aggiungo che queste leggi che si sono sovrapposte le une alle altre hanno fatto sì che si perdesse anche la memoria di alcune disposizioni che sono tuttavia in vigore.

TEDESCO, *relatore*. Si farà il testo unico.

PINI. Accenno all'articolo 15 della legge del 1879, modificata dalla successiva legge del 1881, in cui si diceva, in poche parole, che quando gli enti locali che fossero interessati in alcune delle linee complementari, avessero fatto l'anticipazione, non solo dei propri contributi, cui erano tenuti per legge, ma dei contributi dello Stato, avrebbero dovuto avere una preferenza nell'esecuzione di queste linee.

Per la Bologna-Verona gli enti locali si valsero di questa disposizione di legge e quella ferrovia avrebbe dovuto esser compiuta nel 1893. Invece, nella relazione dell'onorevole Vellaro-De Lieto al bilancio dei lavori pubblici dell'anno 1901-1902 v'era una tabella delle ferrovie complementari che gli enti locali avevano chiesto di poter fare coll'anticipazione, e di queste l'unica ferrovia che non era stata compiuta, era la Bologna-Verona.

Siamo nel 1905 ed abbiamo colla legge che ci sta davanti una larva di stanziamento. Se io dovessi attendere alle voci che mi giungono in questo istante da Bologna e che reclamano anche contro l'inerzia di tutti i deputati della regione, dovrei avere parole amare.

Dico solo in nome della giustizia, del diritto e della legge che ci assiste: onorevole ministro, onorevole Commissione parlamentare, noi prendiamo atto di questi vostri provvedimenti che ci trasportano dal campo delle aspirazioni al campo dei fatti.

Vi domandiamo che provvediate affinché

sia appaltata senza indugio l'opera d'arte che da Poggio Rusco ci conduca oltre, verso la meta finale, che è Verona. Questo affidamento per ora ci tranquillizza, perchè crediamo che ci siamo messi nella via della praticità (*Approvazioni*).

So che qui noi dobbiamo servire il nostro paese senza fare pressioni o violenze che possano avere l'apparenza di ricatti parlamentari. (*Benissimo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. A questo articolo 7 era stato presentato dagli onorevoli Matteucci ed Albicini il seguente emendamento:

*Il paragrafo ultimo viene modificato come appresso:*

« Alle spese di costruzione per conto dello Stato delle ferrovie indicate dall'articolo 6 *bis* che non sieno state concesse all'industria privata sarà provveduto subito colle somme disponibili rispettivamente assegnate a titolo di sovvenzioni chilometriche dalle leggi 4 dicembre 1902, n. 506, e 31 marzo 1904, n. 140, ed i pagamenti potranno essere effettuati mediante annualità in un tempo superiore alla durata dei lavori.

« Alla maggiore spesa che occorresse per la costruzione delle medesime si provvederà a tenore del successivo articolo 12 ».

Non essendo presenti i proponenti si intende abbiano abbandonato questo emendamento.

A questo stesso articolo 7 e alla tabella annessa, dagli onorevoli Pellerano, Celli, Ciappi, Miliani, Battelli, Artom, De Nobili, Cimat, Matteucci, Montauti, Cottafavi e Ferrarini erano stati proposti il seguente articolo e la seguente tabella sostitutivi, che leggo:

« Per la costruzione delle ferrovie indicate nell'articolo 6 è autorizzata la spesa di lire centosettantaquattro milioni e quattrocentotrentacinque mila lire e le somme occorrenti negli esercizi 1905-906, 1906-907, 1907-1908 saranno stanziare nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in conformità della Tabella A annessa alla presente legge. I pagamenti potranno essere effettuati mediante annualità in un tempo superiore alla durata dei lavori ».



Alla Tabella A sostituire:

Numero d'ordine	Linee	Spesa	Somma da stanziarsi negli esercizi		
			1905-906	1906-907	1907-908
1	Spilimbergo-Gemona . . . . .	10,000,000			
2	Poggio Rusco-Verona . . . . .	14,000,000			
3	Pietrafitta-Rogliano . . . . .	32 000,000	948,416.29	1,896,832.58	2,845,248.87
	Lagonegro-Spezzano . . . . .				
	Cosenza-Paola . . . . .				
4	Rete complementare Sicula . .	52,000,000			
5	Aulla-Lucca . . . . .	35,000,000			
6	Urbino-Sant'Arcangelo . . . .	27,200,000			
7	Fano-Santa Barbera . . . . .	4,235,000			
		174,435,000	948,416.29	1,896,832.58	2,845,248.87

Ma l'onorevole Pellerano ha dichiarato di ritirare i suoi emendamenti.

Metto ai voti l'articolo 7 con l'annessa tabella A come è stata letta in principio.

(Sono approvati l'articolo e la tabella).

#### Art. 8.

Per le ferrovie complementari di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, le somme da destinare annualmente al pagamento dei lavori saranno iscritte nel bilancio dei lavori pubblici entro i limiti di lire 60,000,000 assegnati alla parte straordinaria.

Per le ferrovie di cui alla legge 31 marzo 1904, n. 140, tali somme saranno iscritte nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro.

Per le sovvenzioni da accordare a società o ditte private per l'eventuale esercizio delle ferrovie costruite direttamente dallo Stato nei modi indicati nel precedente articolo 6, sarà provveduto con leggi speciali.

(È approvato).

#### Art. 9.

Nel caso che si applichi la disposizione dell'ultimo capoverso del precedente articolo 6, la concessione alla industria privata delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, alle condizioni stabilite dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e della pre-

sente legge, potrà essere fatta in base al progetto proposto dalla Commissione istituita con regio decreto 20 luglio 1901, e completato per le linee Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, e Bivio Sciacca-Bivona-Prizzi-Lercara e per le diramazioni Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Bellia-Aidone.

Le modalità di costruzione e di esercizio saranno stabilite, con opportuni miglioramenti, in relazione a quelle della ferrovia Corleone-San Carlo, con lo scartamento di metri 0.95 tra le rotaie.

La sovvenzione massima di lire 8500 per chilometro e per anni 70 non potrà essere accordata che alle seguenti condizioni:

a) ribasso non inferiore al 25 per cento sui prezzi delle tariffe medie in vigore sulla rete delle strade ferrate della Sicilia;

b) speciali facilitazioni per il trasporto degli operai e dei lavoratori dei campi;

c) compartecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio eccedenti il limite che, a' sensi dell'art. 3 della citata legge 4 dicembre 1902, sarà stabilito nell'atto di concessione.

A questo articolo 9 gli onorevoli Giuseppe Majorana e Pantano presentano il seguente emendamento: alle parole « Assoro-Valguarnera » sostituire: « Assoro-Bivio Assoro Leonforte-Valguarnera ».

FILÌ-ASTOLFONE. Onorevole Presidente, vi è anche un mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha ragione. L'onorevole Filì-Astolfone propone a questo articolo 9 la soppressione del primo capoverso. Onorevole Filì, ha facoltà di parlare.

FILÌ-ASTOLFONE. Io vorrei pregare l'onorevole ministro e la Commissione di voler accogliere questo mio emendamento per la soppressione del primo capoverso di questo articolo. La legge del 1902 dice così:

« Queste linee saranno costruite a sezione ridotta dello scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e per esse potrà essere accordato, ecc. ».

Qui invece nel disegno di legge si è introdotta questa dizione:

« Le modalità di costruzione e di esercizio saranno stabilite, con opportuni miglioramenti in relazione a quelle della ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo ».

La Camera, la Commissione e l'onorevole ministro ricorderanno come io abbia dimostrato che la costruzione della ferrovia Porto-Empedocle e le altre di Naro-Canicatti-Palma Licata-Girgenti-Fanara fossero pregiudicate anche da questa legge, perchè fra l'altro ci lasciano ignorare quale sia il tipo con cui si intenda costruire tali linee benchè quello della ferrovia Corleone-San Carlo, meglio sviluppato dell'altro Corleone-Palermo, pure non sappiamo se sia eguale a quello stabilito all'articolo 1º, legge 4 dicembre 1902; cioè con la sezione di metri 0.95 fra le rotaie. Ora perchè dobbiamo ricorrere ad un tipo che da un lato noi non conosciamo, e dall'altro potrà essere diverso di quello previsto dalla detta legge 4 dicembre 1902?

Io adunque pregherei la Commissione di voler chiarire la dizione di questo articolo. Ad ogni modo, se non si vuole accettare la soppressione che io ho proposta, vorrei si aggiungesse: « con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie ».

PRESIDENTE. Non può fare questa proposta, ammenochè la Commissione non faccia propria la sostituzione.

TEDESCO, *relatore*. L'onorevole Filì ha ragione: la Commissione ed il ministro faranno propria la sostituzione.

FILÌ-ASTOLFONE. Ringrazio la Commissione e l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Licata a quest'articolo propone il seguente emendamento:

*Alle parole:* della ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo, *sostituire:* « del tronco ferroviario Corleone-San Carlo ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LICATA. Dirò due parole soltanto. La ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo non è costruita in modo eguale: da Palermo a Corleone è costruita in un modo, da Corleone a San Carlo in modo diverso.

Nel primo tronco abbiamo una sezione stradale di metri 3.60, nel secondo di 3.80; le rotaie nel primo pesano 21 chilogrammi, nel secondo 23. In generale poi l'armamento è più solido nel secondo che nel primo tronco e le curve sono anche più accentuate. Inoltre le stazioni, le case cantoniere, i piani caricatori sono più ampi e costruiti meglio nel secondo tratto che va da Corleone a San Carlo, ed il materiale mobile in quest'ultimo non è d'antico modello come nel primo, ma a carrelli, di maniera che trattandosi di adottare un tipo solo, per la costruzione di tutte le ferrovie Sicule, io credo giusto di riferirsi al tronco Corleone-San Carlo e togliere quindi la parola « Palermo » lasciando che si dica soltanto: « della ferrovia Corleone-San Carlo ». Ciò sarebbe utile anche per togliere una qualsiasi causa di litigi.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene, togliamo dall'articolo la parola « Palermo » e lasciamo semplicemente: Corleone-San Carlo.

PRESIDENTE. La Commissione...?

TEDESCO, *relatore*. La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Licata, fa proprio l'emendamento dell'onorevole Filì-Astolfone.

PRESIDENTE. Prego di fare attenzione.

Il primo capoverso dunque sarebbe così modificato:

« Le modalità di costruzione e di esercizio saranno stabilite, con opportuni miglioramenti in relazione a quelle della ferrovia-Corleone-San Carlo, con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie ».

È così, onorevole relatore?

TEDESCO, *relatore*. Sta bene, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito l'articolo 9 di cui fu data già lettura con la modificazione indicata.

(È approvato).

Art. 10.

Dalle somme assegnate per il fondo di riserva al n. 13 della tabella E annessa alla legge 30 giugno 1904, n. 293, il Governo è autorizzato a prelevare a favore della costruzione delle ferrovie complementari di

di cui all'articolo 6, lettere *a, b, c, d* della presente legge, le seguenti somme:

Esercizio 1905-906 . . . . .	L. 2,000,000
Id. 1906-907 . . . . .	» 2,000,000
Id. 1907-908 . . . . .	» 2,000,000
	L. 6,000,000

A questo articolo gli onorevoli Pellerano, Celli, Ciappi, Miliani, Battelli, Artom, De Nobili, Cimati, Matteucci, Montauti, Cotafavi e Ferrarini propongono il seguente emendamento:

*Sopprimere le parole della sesta riga: lettere a, b, c, d.*

Ad ogni modo l'onorevole Pellerano non è presente; e poi sarebbe come rendere vano l'articolo.

*Voci.* L'ha ritirato.

PRESIDENTE. Sta bene.

Allora metto ai voti l'articolo 10 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

#### Art. 11.

« Col 1° luglio 1905 sui residui dell'esercizio 1904-905 per i fondi assegnati ai capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici descritti nella tabella *B* annessa alla presente legge, il Governo è pure autorizzato a prelevare la somma di 6,000,000 di lire per le spese di costruzione delle ferrovie complementari di cui al precedente articolo 6, lettere *a, b, c, d* ».

Qui vi sarebbe un emendamento dell'onorevole Pellerano e gli altri colleghi che avevano firmato l'emendamento all'articolo 10, anche per la soppressione delle lettere *a, b, c, d*.

Ma non essendo presente l'onorevole Pellerano, s'intende che egli l'abbia ritirato.

Così pongo ai voti l'articolo 11.

Chi lo approva sorga.

(È approvato).

#### Art. 12.

« 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 ».

L'onorevole Pellerano, insieme con gli onorevoli colleghi già indicati, propone la soppressione di questo articolo. Non essendo però presente, si intende che egli abbia ri-

tirato la proposta. E pongo ai voti l'articolo 12.

Chi lo approva sorga.

(È approvato).

#### Art. 13.

*Nuovo testo concordato fra Ministero e Commissione.*

« Il massimo della sovvenzione chilometrica stabilito dalla prima parte dell'articolo 1° della legge 30 aprile 1899, n. 168, potrà essere portato fino a lire 7,500 in favore di quelle ferrovie che

*a)* attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione;

*b)* ovvero richiedano una spesa debitamente accertata di costruzione superiore a lire 150,000 per chilometro,

e inoltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra di loro o con quelli di provincia; o a collegare comuni, la cui complessiva popolazione superi i 100,000 abitanti; o ad unire due linee litoranee del Regno o linee importanti internazionali.

Nella legge annuale per l'approvazione dello stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro sarà stabilito l'importo massimo complessivo delle sovvenzioni per ferrovie, non comprese fra le complementari, da concedersi nell'anno in base alla legge 30 aprile 1899, n. 169, ed al presente articolo ».

Su questo articolo 13 sono iscritti diciotto deputati e vi sono degli emendamenti, di cui una parte presentata dagli onorevoli colleghi iscritti.

*Una voce.* Invece di « e richiedano nuove spese di costruzione » bisogna dire « o richiedano notevoli spese di costruzione ».

PRESIDENTE. Si potrebbe dire: « ovvero richiedano notevoli spese di costruzione ».

*Molte voci.* Sì, sì!

*Una voce.* Bravo presidente!

PRESIDENTE. Il primo iscritto su questo articolo 13 è l'onorevole Berio.

Ha facoltà di parlare.

BERIO. Mi sono iscritto sopra questo articolo per dire che i colleghi Nuvoloni, Calleri, Curreno, Falletti, Ciartoso ed io non lo potremo votare se non sarà modificato e non potremo votare la legge se tale articolo rimarrà quale è, perchè abbiamo concordato con altri colleghi l'emendamento a questo articolo che porta per le prime le firme Villa, Daneo, ecc., il quale

emendamento gioverebbe oltre che alla linea Garessio Oneglia, alle linee transalpine desiderate dal Piemonte, non che ad altre linee transappenniniche, ed ora reputiamo nostro dovere non disgiungerci dai colleghi firmatari dell'emendamento stesso.

Ho inoltre mandato di svolgere l'ordine del giorno che porta per la prima la firma dell'onorevole Calissano, ordine del giorno che pregheremo la Camera di accogliere, qualora non volesse approvare l'emendamento Villa, Daneo, ecc.

Crede l'onorevole presidente che io possa valermi ora della parola per le mie osservazioni sull'articolo e per svolgere il mio ordine del giorno?

PRESIDENTE. Ma il suo ordine del giorno non c'è.

BERIO. È l'ordine del giorno che porta per la prima la firma dell'onorevole Calissano e trovasi a pagina 10 del fascicolo degli emendamenti.

PRESIDENTE. Leggo allora quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare entro un anno un disegno di legge per commisurare le sovvenzioni ferroviarie alla metà del costo preveduto per le linee destinate a stabilire, attraverso valichi alpini, nuove comunicazioni internazionali, oppure a mettere in comunicazione con porti di mare, attraverso a valichi appenninici, linee già esistenti o capoluoghi di province.

« Calissano, Compans, Villa, Bosselli, Marco Pozzo, Berio, Daneo, Nuvoloni, Calleri, Ciartoso, Di Cambiano, Paniè, Albertini, Di Saluzzo, Curreno, Cesaroni, Sesia, Rebaudengo, F. Farinet, A. Farinet, Astengo, N. Gallino, Falletti, Loero, Cuzzi, Goglio, Cortese, Buccelli, Dal Verme, Bottacchi, Gattoni, Bergamasco, Soulier, Carugati, Cornaggia, Bertetti, Cavagnari, Celesia, Teofilo Rossi ».

Siccome ella è iscritto a parlare sull'articolo 13, svolga anche quest'ordine del giorno.

BERIO. Ritengo di avere avantieri sera luminosamente dimostrato che il raccordo ferroviario fra i porti di Oneglia e Portomaurizio e la città di Garessio è non solo un'opera di assoluta necessità per quei paesi, ma anche di importanza somma per il Pie-

monte, una linea di importanza veramente internazionale. Dissi che attendevamo ansiosi le dichiarazioni del Governo relativamente alle osservazioni nostre contro l'articolo 13, come, cioè, se tale articolo non deve essere modificato, possano a parere del Governo essere esaudite le aspirazioni delle regioni da noi rappresentate.

L'onorevole ministro, rispondendomi ieri, volle anzitutto, con atto di squisita cortesia, rilevare la profonda convinzione con la quale io ho difesa una causa che veramente credo nobile e giusta, del che lo ringrazio. Dopo ciò l'onorevole ministro aggiunse che il Governo riconosce l'importanza veramente eccezionale del tronco di raccordo Garessio-Oneglia-Portomaurizio, che deve congiungere i porti di queste due città o il loro grandioso porto unico, al Piemonte, ed alla sua metropoli, Torino, e, aggiungo io, ai valichi transalpini. Disse inoltre l'onorevole ministro che per la cessazione della passività annuale di oltre centomila lire data in oggi dall'esercizio della linea Ceva-Ormea, per il maggior reddito dei porti e il risparmio della loro spesa di manutenzione, la linea Garessio-Oneglia è di quelle che meno costerebbero all'erario e più gioverebbero all'interesse nazionale e che merita perciò di essere deliberata con apposita legge.

Non nascondo che mentre l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi faceva tali dichiarazioni, il mio cuore palpitava di speranza che la conclusione di esse mi autorizzasse a manifestare a nome dei colleghi e mio la nostra completa soddisfazione e perciò gli chiesi: *se presenteremo la domanda per la concessione della linea, il Governo presenterà a sua volta il disegno di legge per tale concessione?*

PRESIDENTE. Ma non rientri nella discussione generale.

BERIO. E a tale mia domanda il ministro rispose subito: sì, ma soltanto nel senso che la domanda sarebbe dal Governo attentamente studiata e presa in benevola considerazione. Ora tali dichiarazioni, sebbene certamente lusinghiere, sembrano a noi ancora insufficienti, perchè desideravamo più esplicita assicurazione sulla sorte della legge speciale... (*Conversazioni generati — Rumori vivissimi*).

Voci. La chiusura! La chiusura!

Altre voci. Basta! Basta!

BERIO. Così mi fate perdere più tempo. Abbiate pochi minuti di tolleranza, onorevoli colleghi!

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

BERIO. Poche parole sull'ordine del giorno. Esso in sostanza non è che l'emendamento presentato all'articolo 13 d'accordo fra i deputati del Piemonte e della Liguria occidentale e svolto magistralmente dall'onorevole Daneo. Per il limite fissato alle sovvenzioni dall'articolo 13 del disegno di legge le ferrovie alle quali il Piemonte, la Liguria ed altre regioni d'Italia aspirano, cioè le linee transalpine e transappenniniche per le quali il capitale privato è disposto ad assumere la metà della spesa e l'esercizio, le linee cioè di sicuro reddito e di grande interesse pubblico, sono addirittura escluse da questa legge; il che costituisce flagrante ingiustizia; siamo quindi costretti a provocare la decisione della Camera tanto sul nostro emendamento quanto sull'ordine del giorno, affinché le regioni d'Italia che rappresentiamo, sappiano non solo come noi abbiamo tutelato i loro interessi, ma quale sia sugli stessi il pensiero della Camera.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Senta, onorevole Berio, ella ha parlato sull'emendamento, svolgendo l'ordine del giorno.

Ora qui c'è soltanto l'ordine del giorno, non c'è l'emendamento.

BERIO. L'emendamento è alla pagina 12, e fu svolto ieri dall'onorevole Daneo.

Io ho svolto l'ordine del giorno, o, a dir meglio, avrei dovuto svolgerlo, ma la Camera non mi ha lasciato parlare. (Ooh! ooh!)

Comunque per le accennate ragioni sono in dovere di dichiarare che manteniamo in primo luogo l'emendamento, e poi l'ordine del giorno.

La Camera deciderà come crederà meglio, ma a ciascuno la propria responsabilità!

PRESIDENTE. All'articolo 13 trovo per primo il seguente emendamento.

Gli onorevoli Ciuffelli, Callaini, Cesaroni, Pilacci, Falaschi propongono che il primo comma dell'articolo 13 sia così modificato:

« Il massimo della sovvenzione chilometrica stabilito nella prima parte dell'articolo 1° della legge 30 aprile 1899, n. 168, potrà essere portato fino a lire 7,500 in favore di quelle « linee o tronchi di linee » che, attraversando regioni in gran parte montuose, richiedano notevoli spese di costruzione, « e sempre che le linee stesse » siano destinate, ecc., come segue nel progetto della Commissione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciuffelli per svolgere il suo emendamento.

CIUFFELLI. Ritiro l'emendamento, perchè nel nuovo testo concordato tra Go-

verno e Commissione, ed oggi distribuito, si tiene conto dei motivi che avevano indotto me ed altri colleghi a presentare questo emendamento. Sebbene le modificazioni introdotte dal Governo e dalla Commissione non siano completamente rispondenti ai nostri desideri ed ai nostri bisogni, pure, per deferenza al Governo ed alla Commissione e soprattutto vista l'ora in cui la Camera non permetterebbe certamente una discussione minuta per raggiungere la perfezione, ripeto che ritiro l'articolo, ringraziando Ministero e Commissione della buona considerazione in cui hanno tenuto la proposta mia e degli altri colleghi che l'hanno firmata. (Bravo!)

PRESIDENTE. L'onorevole Fani non essendo presente, vuol dire che ritira la sua proposta di modificazione. L'onorevole Fazi ha anche presentato una proposta.

FAZI. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole Ciuffelli. (Benissimo!)

PRESIDENTE. L'onorevole Sorani e l'onorevole Pompilj nemmeno sono presenti; e così viene la volta dell'onorevole Giuseppe Majorana.

MAJORANA GIUSEPPE. Un semplice chiarimento; un ringraziamento; e una notizia.

Là dove, nell'articolo 13, si parla di linee destinate a congiungere i capoluoghi di circondario fra di loro o con quelli di provincia, se mai si tratti di due capoluoghi di circondario, i quali, o dei quali uno, facciano capo intanto ad una linea di già esistente, l'articolo sarà certamente anche applicabile.

Perchè evidentemente quando una linea c'è in parte, è come se essa stessa sia parte di quella da costruire, ai fini della legge, che son quelli appunto di congiungere i capoluoghi di circondario. E la risposta data mi dall'onorevole ministro, a proposito della Paternò-Nicosia, è già in questo senso. A ogni modo, gli sarò grato se egli vorrà in proposito dichiarare il suo animo e con ciò sarà ancor meglio ribadita la vera portata di questo articolo.

Ringrazio poi l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni in ordine alla Paternò-Nicosia. E come le condizioni di questa linea sono quelle che ho detto e da tutti sapute, così non dubito che sarà tra le prime a essere concesse in base alle nuove disposizioni.

La notizia è poi questa, ed in parlarne alla Camera imiterò l'onorevole Tedesco, che poco fa ci leggeva dispacci relativi ad altra linea di Sicilia. Or bene, mi si telegrafa

che la popolazione di Mascalucia, riunita in solenne comizio, con le rappresentanze dell'intero Bosco Etneo, e però dei quattro cospicui mandamenti di Mascalucia, Belpasso, Trecastragni, Aci Sant'Antonio, acclama alla costruzione della ferrovia elettrica del Bosco Etneo.

Tale ferrovia elettrica, dirò solo questo nel breve momento in cui tengo la parola, tale ferrovia, che è pur compresa fra quelle di cui si parla nell'ordine del giorno dell'onorevole Pipitone e mio e di altri molti deputati siciliani, ha per sè la specialissima importanza, ed unica, di rendere al traffico e alle civili comunicazioni il versante più bello e più ricco dell'Etna; quell'Etna, al godimento delle cui bellezze e al cui studio trae assiduamente lo straniero da ogni parte del mondo, e il connazionale anch'esso; quell'Etna, che è come nostra stazione unica fra cielo e terra, per la manifestazione e la spiegazione dei più grandi fenomeni della natura onde per certo verso si può dire, e si dice, che la Sicilia è tutta l'Etna, e l'Italia anch'essa è tutta l'Etna.

Or bene, tutto è pronto per la costruzione della ferrovia elettrica del Bosco Etneo; e però son sicuro che, appena sarà dimostrato che le condizioni di tal ferrovia sono identiche a quelle delle altre linee cui già si riconosce applicabile il novello articolo 13, anch'essa avrà lo stesso trattamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE L'onorevole Daneo...

DANEO. Ho già svolta la mia proposta. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ludovico Fulci, Orioles, Faranda, Florena, Fiamberti, Arigò, Nicolò Fulci e Giardina hanno presentato la seguente proposta:

*Aggiungere dopo il primo comma:*

«La scovvenzione sarà di lire 20,000 a chilometro per quelle ferrovie che per ragioni strategiche sieno utili alla difesa nazionale».

Onorevole Fulci...

FULCI LUDOVICO. Io non insisto nel mio emendamento, perchè a quest'ora sarebbe un'ingenuità; soltanto mi permetto di presentare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, sebbene un momento fa egli abbia respinta con terrore la tabella che aveva presentata la Commissione. (*Conversazioni generali*).

PRESIDENTE. Ma facciamo un po' silenzio! Come vogliono che gli stenografi in queste condizioni raccolgano esattamente la parola degli oratori?... È addirittura impossibile!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Non tabella, elenco!

FULCI LUDOVICO. Elenco, va bene; ed io raccomando alla sua cortesia quell'elenco, e ciò nel nome di quegli interessi generali di cui si parla nel nostro emendamento che pur si deve ritenere come ritirato. In Sicilia noi abbiamo delle ferrovie che da uomini competentissimi sono state riconosciute assolutamente urgenti ai fini della difesa nazionale. Io ho letto soltanto pochi giorni fa in una rivista tedesca un articolo di persona assai competente, la quale affermava fatti e premesse logistiche che rendono necessaria la costruzione di quelle linee veramente complementari che in Sicilia sono urgentemente imposte e richieste dalla difesa nazionale. Si tratta di uno straniero che ha visitata la maggiore isola nostra. E del resto anche nella *Nuova Antologia* (la massima Rivista diretta dall'onorevole Maggiorino Ferraris) si sono pubblicate in questi ultimi tempi monografie di nostri egregi ufficiali di Stato maggiore che esprimono lo stesso concetto dell'illustre scrittore straniero.

Ebbene, onorevole ministro, quelle quattro ferrovie che sono nell'elenco, o nella tabella, come vuoi, sono appunto le ferrovie di cui parlano questi egregi competenti in cose di guerra.

La politica ferroviaria è gran parte della politica militare. Non vedo vicino all'onorevole ministro dei lavori pubblici il ministro della guerra. I ministri della guerra quando si tratta di politica ferroviaria sono quasi sempre assenti... (*Oh! oh!*)

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma è al Senato a discutere il bilancio della guerra! Come vuole che possa trovarsi in due posti?

FULCI LUDOVICO... perchè se fosse presente, io richiamerei la sua attenzione su questa linea. Io non parlo per interessi di campanile nè per interessi regionali: parlo soltanto nell'interesse nazionale, perchè la questione di questa ferrovia è connessa coll'interesse della difesa del paese. Spero quindi che essa desterà l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, che è una mente alta e colta, e desterà anche l'attenzione del ministro della guerra, il quale mi auguro che, non essendo presente, leggerà almeno i resoconti parlamentari. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Dunque ella insiste nella sua aggiunta...

FULCI LUDOVICO. Non insisto, faccio una semplice raccomandazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Io non propongo nè modificazioni nè aggiunte; desidero fare una semplice domanda anche a nome dell'onorevole Sonnino, che in questo momento è assente, a proposito di una linea molto importante, cioè la Firenze-Poggibonsi; questa linea abbrevierebbe di molto il percorso fra Firenze e Siena, e Firenze e Roma, e metterebbe in comunicazione parti molto importanti della provincia di Firenze e della Toscana, che adesso si trovano, per ragioni di viabilità, molto distanti fra di loro, tanto che per andare a Siena bisogna passare per Empoli.

Fino dal 1886 fu costituito un Consorzio per questa ferrovia, e ne fu fatto il progetto, che fu notificato al Ministero dei lavori pubblici; e la linea infatti doveva essere costruita; ma essendo morto l'assuntore, non fu possibile mettere mano ai lavori, di modo che la linea rimase sempre allo stato di progetto. Ora io non chiedo che questo solo: se, cioè, questa linea può rientrare nelle condizioni previste dall'articolo 13.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *relatore*. Rispondo subito all'onorevole Torrigiani dicendogli che se la linea riunisce le condizioni previste nell'articolo 13, può aspirare ad un sussidio massimo di lire 7,500 per chilometro. In caso contrario la linea potrà beneficiare delle disposizioni della legge del 1899, che accorda il sussidio massimo fino a 5,000 lire. Del resto mi piace aggiungere che sono d'accordo con l'onorevole Torrigiani nel riconoscere che quella da lui ricordata è precisamente una delle plaghe della Toscana meno servita dalle ferrovie, e che meriterebbe quindi di essere solcata da molti chilometri di rotaie.

TORRIGIANI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Potrei rinunciare a parlare, giacchè, rispondendo all'onorevole Pipitone, il ministro dei lavori pubblici ha accettato come raccomandazione l'ordine del giorno dei deputati siciliani.

Ciò non ostante, permettetemi d'insistere nella necessità di comprendere la ferrovia elettrica del Bosco Etneo nell'elenco n. 2,

in favore del quale la Commissione richiama la speciale attenzione del Governo.

La esclusione della ferrovia del Bosco Etneo non solo « contrasterebbe — come dice la Commissione — con la politica del risorgimento economico del Mezzogiorno, che il Governo e il Parlamento hanno più volte affermato », ma ritarderebbe le utili e civili iniziative locali che hanno svegliato le forti popolazioni etnee, spingendo Catania verso una così prospera vita nuova di crescenti progressi economici e morali da destare l'ammirazione e le meraviglie di tutti.

Come vedete, non è una vita presunta che vogliamo infondere a spese dello Stato: è uno sviluppo crescente che vi domandiamo di secondare, anche a beneficio dello Stato.

Infatti la ferrovia elettrica dell'Etneo non solo promuove nuove correnti di traffico, riversandole sulle linee principali dello Stato, attraversando 250 chilometri quadrati di suolo fertilissimo: non solo allaccia ben venti comuni popolati da oltre 230,000 abitanti e collega quattro capoluoghi di mandamento (Belpasso, Massalucia, Aci Sant'Antonio e Trecastagni), che si riversano sul capoluogo di provincia (Catania); non solo promuove la ricca e crescente industria dei forestieri, così utile alle linee principali dello Stato, per le eminenti qualità climatiche e sportive dell'Etna superba, fresca di està, primaverile d'inverno, ma soddisfa anche un alto interesse igienico e sociale.

Nessuno ignora la quasi assoluta mancanza di acqua potabile nei comuni più alti del magnifico vulcano; e l'abbondanza di acque potabilissime alla base.

E nessuno ignora la presenza di una popolazione laboriosa ed onesta in alto, la quale, dalla scarsezza di lavoro industriale trae più scarsi mezzi di esistenza nella lotta per la vita; mentre abbondanti e crescenti industrie, a Catania, hanno urgente bisogno della mano d'opera lassù sovrabbondante.

Insomma un reciproco bisogno, che la ferrovia elettrica soddisferebbe contemporaneamente, creando una nuova sorgente di progressi economici e di benefici sociali.

Dirò di più: il bisogno di questa linea è così sentito, che la ferrovia dell'Etna non deve attendere la promessa legge relativa alla costruzione diretta per conto dello Stato.

Chè non solo è pronto il progetto tecnico, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma la domanda del sussidio

chilometrico, consentito dall'articolo 13, arriva accompagnata dalla stessa domanda di concessione.

Sicchè voi non potete negare, come non avete negato, il maggiore contributo consentito dalla legge alla ferrovia elettrica del Bosco Etneo. Prendo atto, quindi, delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, lo ringrazio delle promesse fatte in favore delle linee contenute nell'ordine del giorno presentato dai deputati siciliani, e mi auguro che la ferrovia elettrica del Bosco Etneo sia tenuta in particolare considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Testasecca.

TESTASECCA. Non avendo potuto parlare nella discussione generale perchè fu domandata la chiusura, riduco il mio discorso ad un ringraziamento e ad un voto, non essendo consentito dilungarmi.

Ringrazio anzitutto l'onorevole relatore per avere segnalato e raccomandato al Ministero la linea che si desidera dalla provincia di Caltanissetta, Caltanissetta-Pietraperzia-Barrafranca-Piazza Armerina-Sancono-Mirabella-San Michele-Caltagirone-Niscemi e Terranova con diramazione Barrafranca-Mazzarino-Riesi-Butera e Terranova. È una linea brevissima, (*Oh! Si ride*) malgrado tutti questi paesi che ho accennato. Essa attraversa una regione ricchissima di zolfo e di prodotti agricoli. Esistono quindi validissime ragioni, non esclusa quella strategica, che spingono la provincia a desiderarla. (*Bravo!*) Io quindi faccio voti perchè il Ministero voglia includere questa linea fra quelle a cui sarà accordato il massimo sussidio.

Attendo che l'onorevole ministro dica una parola che conforti questo nostro desiderio. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Faranda.

FARANDA. Vorrei sapere dall'onorevole ministro perchè non ha creduto di estendere anche alle Società che dovranno costruire le linee ferroviarie in base all'articolo 13 le stesse facilitazioni che, in base all'articolo 4 di questo disegno di legge, si concedono alle Società che costruiranno le ferrovie complementari. In questo senso propongo un emendamento. Mi pare che ciò sarebbe giusto. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valentino.

VALENTINO. Una parola sola sopra un inciso di questo articolo che ha l'intendimento di correggere la più grave ingiustizia

che si sia mai verificata nella distribuzione delle diverse linee ferroviarie in Italia. Vi è una sola provincia in tutta Italia che non ha un palmo di ferrovia interna nè costruita nè contemplata nelle leggi precedenti, ed è la provincia di Reggio Calabria! Vari colleghi hanno testè parlato di altre ingiustizie, ma questa è la più evidente. Tutte le aspirazioni della provincia di Reggio Calabria si limitano ad una breve linea a scartamento ridotto che ha per oggetto di congiungere il Tirreno coll'Jonio, Gioiosa con Gioia.

Voci. Ma c'è!

VALENTINO. È appunto perchè, dopo tanto tempo, si è compiuto quest'atto di giustizia, che io voglio rendere grazie alla Commissione ed al Governo che vi hanno provveduto. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

CHIMIRRI. Prego l'onorevole ministro e la Commissione di voler meglio chiarire il nuovo testo concordato dell'articolo 13. Non può essere dubbio che fra le linee ivi contemplate vi sono quelle che congiungono alla ferrovia i capoluoghi di provincia. Nel 1899 si trovavano nella stessa miserevole condizione Perugia, Chieti e Catanzaro. Nel frattempo Perugia e Chieti furono congiunte alla ferrovia, oramai sola la città di Catanzaro è condannata al supplizio di Tantalo.

Nell'articolo 13 si comprendono espressamente le linee che uniscono i capoluoghi di provincia con i capoluoghi di circondario; ed è bene che con la stessa chiarezza si accennino e si mettano al primo posto i tronchi destinati a congiungere alla ferrovia i capoluoghi di provincia. Non propongo cosa nuova, ma per eliminare ogni dubbio, chiedo che l'alinea b) sia così formulato: Siano destinate a congiungere i capoluoghi di provincia, i capoluoghi di circondario e importanti capoluoghi di distretto, ecc.

Con questo lieve ritocco, voterò volentieri l'articolo 13, che dà piena soddisfazione alle proposte da noi fatte col *memorandum* dell'11 marzo decorso, e rende possibile la costruzione delle ferrovie complementari, che attraversano le regioni montuose delle Calabrie. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Dunque adesso abbiamo l'emendamento degli onorevoli Giovannelli, Buccelli, Goglio, Battaglieri, Raineri, Rebaudengo, Sesia, Chiappero, Di Saluzzo, Meardi, Medici e Falletti i quali propongono di sostituire alle parole del primo comma *in gran parte montuose* le seguenti



non servite da ferrovie, e di togliere nello stesso primo comma la parola *littoraneae*.

Voci. È ritirato.

PRESIDENTE. Vi sono poi gli onorevoli Miniscalchi e Danieli, i quali propongono di aggiungere dopo le parole *capoluoghi di distretto* le altre *o i comuni di frontiera* e invece di dire *con quelli di provincia* dire *coi capoluoghi di provincia*. I proponenti insistono?

DANIELI. Mantengo l'emendamento.

PRESIDENTE. Vien poi un'aggiunta degli onorevoli Loero, Cuzzi, Cottafavi, Panniè, Da Como, Sacchi, Gustavo Monti, Salvatore Orlando, Cassuto, Odorico, E. Campi, A. Lucchini, Marzotto, Bergamasco, A. Luzzatto, Cornalba, Ferrarini, Vicini, Pasqualino-Vassallo, Alessio, Francesco Fazi, Pini, Tecchio, Spagnoletti, Solimbergo, De Marinis, Gallino Natale, Gregorio Valle, Di Saluzzo, Chiappero e Soulier, i quali propongono che, dopo le parole *i 100 mila abitanti* aggiungere « *oppure comuni di frontiera che interessino la difesa nazionale* ».

Onorevole Cuzzi, vi insiste?

CUZZI. A nome anche dell'onorevole collega Loero, sentita la risposta dell'onorevole ministro all'onorevole Rubini, che parlava di linee che contengono anche il concetto della difesa nazionale, e vista l'accettazione dell'altra aggiunta da me proposta all'articolo 13, fatta sua dal ministro, ritiro questa aggiunta.

PRESIDENTE. Rinuncia dunque anche all'altra firmata da lei e dagli onorevoli Loero, Marescalchi e Pini, che cioè in fine al primo comma dopo le parole « *o ad unire due linee litoranee dello Stato* » si aggiungano « *o linee importanti internazionali* ».

CUZZI. Avendo l'onorevole ministro accettato l'aggiunta non ho che a rendergli grazie.

PRESIDENTE. Dunque non resta ora che l'emendamento dell'onorevole Berio.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Prego l'onorevole Berio di non insistere ancora: dopo le dichiarazioni, che mi paiono esaurienti, che ho fatto ieri, io non potrei che ripetere quello che ho detto ieri.

Relativamente all'osservazione dell'onorevole Majorana Giuseppe, avverto che è naturale che, se vi è già un tronco di linea che parte da un capoluogo di circondario o di provincia, la nuova linea che vada a raggiungere non direttamente il capoluogo, ma

quel tronco di linea, si considererà come una linea nel senso indicato nell'articolo.

All'onorevole Testasecca rispondo che se la ferrovia da lui patrocinata avrà i requisiti richiesti dall'articolo 13, sarà soddisfatto il suo desiderio; altrimenti non posso dargli affidamenti.

Quanto all'onorevole Faranda dichiaro di non potere accettare il suo emendamento, perchè noi vogliamo favorire in questo momento le ferrovie complementari. (*Interruzioni*). Questa è la legge per le complementari.

Quanto all'emendamento dell'onorevole Chimirri, basta aggiungere una parola per togliere ogni dubbio e dire: « e siano destinate a congiungere i capoluoghi di provincia, i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto tra di loro o con quelli di provincia ».

Quanto all'emendamento Miniscalchi, Danieli, mi pare che, avendo già parlato di linee importanti internazionali, comprendiamo già questi comuni di frontiera per cui si passa per arrivare a linee internazionali.

Voci. Ai voti, ai voti!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo perciò non accetta l'emendamento.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori — Conversazioni animate*).

APRILE. L'onorevole Faranda mantiene l'emendamento!

PRESIDENTE. Onorevole Aprile, ella non è iscritto! Non interrompa!

APRILE. Parlo perchè quell'emendamento l'ho firmato anche io! (*Conversazioni animate — Commenti*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che non accetto l'emendamento proposto dall'onorevole Faranda!

PRESIDENTE. La Commissione lo accetta?

TEDESCO, *relatore*. Alcuni componenti della Commissione sono favorevoli, ma la Commissione non ha avuto il tempo di deliberare e quindi se ne rimette alla Camera.

PRESIDENTE. Leggo l'emendamento degli onorevoli Faranda e Aprile non accettato dal Governo: « A queste concessioni si applicano pure le disposizioni dell'articolo 4 ».

Lo metto a partito.

DANEO. Onorevole presidente, abbiamo proposto un'aggiunta al primo capoverso, che dovrebbe avere la precedenza nella votazione!

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Daneo propone che si cominci dal votare la seguente aggiunta al primo comma:

« La sovvenzione potrà essere aumentata 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 ».

Questo emendamento è firmato anche dagli onorevoli Villa, Boselli, Chiappero, Curreno, Calleri, Bertetti, Di Cambiano, Cellesia, Battaglieri, Cuzzi, Marzotto, A. Lucchini, Bergamasco, Bottacchi, Medici, Paniè, Calissano, Albertini, Astengo, Di Saluzzo, Berio, Nuvoloni, Buccelli, Rebaudengo, Cornaggia, Falletti, Scano, Carboni-Boj, Bonicelli, Piccinelli, Soulier e Bertarelli.

Il Governo e la Commissione non accettano quest'aggiunta.

La metto a partito.

(Dopo prova e controprova l'emendamento Daneo è respinto).

Ed ora metto a partito l'emendamento proposto dagli onorevoli Faranda, Aprile ed altri colleghi; il quale pure non è accettato dal Governo, per le ragioni esposte dal ministro un momento fa.

Chi l'approva sorga.

(Non è approvato).

Ed ora metto a partito l'ordine del giorno degli onorevoli Calissano, Berio ed altri, che non è accettato dal Governo e neppure dalla Commissione.

Chi lo approva sorga.

(Non è approvato).

Metto ora a partito l'articolo 13 con la modificazione proposta dall'onorevole Chimirri, e accettata dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

#### Art. 14.

« Il fondo Silano, di cui all'articolo 14 della legge 25 maggio 1876, n. 3124, è devoluto alla costruzione della ferrovia Cosenza-Cotrone, per la Sila, a sezione ridotta. Nel caso di concessione all'industria privata tale fondo potrà essere assegnato al concessionario, come concorso nella spesa in conto capitale, in quote proporzionali alla progressiva apertura all'esercizio dei di-

versi tronchi. Di questo concorso sarà tenuto conto nella determinazione delle sovvenzioni chilometriche di cui nella prima parte del precedente articolo. Qualora entro il 31 dicembre 1907 non sia ancora stata concessa all'industria privata la ferrovia Cosenza-Cotrone, sarà provveduto con apposita legge alla sua costruzione diretta ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispetto all'articolo 14, come ho dichiarato nella discussione generale, accetto l'emendamento formulato dagli onorevoli Fera e Chimirri e che è a pagina 13 dello stampato, e che consiste nel sostituire:

« Qualora entro il 31 dicembre 1907 non sia stata ancora concessa all'industria privata la ferrovia Cosenza-Cotrone, il fondo silano, di cui all'articolo 14 della legge 25 maggio 1876, n. 3124, sarà devoluto allo Stato per la costruzione diretta di essa linea, cui sarà provveduto con apposita legge ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

CHIMIRRI. Ringrazio la Commissione ed il Governo che con questa accettazione hanno completato di accettare tutte le proposte che dalla deputazione calabrese sono state fatte.

PRESIDENTE. Pongo allora ai voti l'articolo 14 proposto dall'onorevole Chimirri in sostituzione di quello del disegno di legge; sostituzione accettata dall'onorevole ministro, ed anche dalla Commissione, credo?

TEDESCO, *relatore*. Sì.

(È approvato).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Qui mi pare il momento opportuno di riprendere la discussione dell'articolo 1°, e chiedo di parlare per dare una spiegazione.

PRESIDENTE. Ne ha sempre diritto, onorevole ministro. Parli pure.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. È stato distribuito il nuovo testo concordato con la Commissione, dell'articolo 1°, e spiego brevemente le differenze che presenta dal testo dell'articolo 1° come era nel progetto.

Nel disegno di legge della Commissione questo articolo diceva:

« Gli articoli 4, 5 (secondo capoverso) ed 8 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, sono modificati, ecc. ».

Le parole « ed 8 » scompaiono e dirò più oltre le ragioni di questa eliminazione. Abbiamo corretto poi l'errore (secondo ca-

povero) perchè vi è un capovero solo. Dunque la prima parte dice:

« Gli articoli 4 e 5 (capovero) della legge 4 dicembre 1902, n. 506, sono modificati nel seguente modo ».

Viene poi la modificazione dell'articolo 4 della legge del 1901, la quale era divisa in due. La prima parte rimane integra; la seconda fu soppressa, come era già soppressa nel testo della Commissione. Viene ancora la modificazione all'articolo 5 della legge del 1902. Nel suo acuto discorso di ieri l'onorevole Sacchi ha fatto rilevare benissimo che per l'aggravamento derivato dal sovrapporsi delle nostre leggi ferroviarie, succedette questo fatto strano, che vi furono degli enti locali i quali pagarono due volte i loro contributi per le costruzioni ferroviarie. Per togliere questo grave inconveniente abbiamo esaminate accuratamente le disposizioni dell'articolo 5, ed abbiamo sostituita la dicitura che è stampata e che è davanti a voi: sono le ultime parole che dicono: « ferme le vigenti disposizioni riguardanti le offerte degli enti stessi per le ferrovie da concedersi all'industria privata ». Così con questo inciso resta eliminato il pericolo che gli enti locali paghino due volte il contributo.

Viene poi soppressa l'ultima parte riferentesi all'articolo 8 della legge del 1902, perchè, in seguito ad una giusta osservazione fatta dal collega Borsarelli, abbiamo creduto opportuno di sostituirvi una disposizione contenuta nel disegno di legge approvato dal Senato che ha per titolo « disposizioni speciali per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate » e che io ho avuto l'onore di presentare alla Camera, dopo l'approvazione del Senato: esso è stampato col numero 237. Questo articolo 8, soppresso qui, è sostituito dall'articolo 15 concordato fra il Ministero e la Commissione e dall'articolo 16, parimente concordato fra Ministero e Commissione: essi sono l'esatta riproduzione di due altri articoli contenuti nel citato disegno di legge. Se il tempo lo permettesse, avrei desiderato che questo importantissimo progetto, già accolto dal Senato, fosse approvato dalla Camera; ma, siccome le condizioni attuali della Camera lo impediscono, così riproduciamo in questo disegno di legge quei due articoli, i quali appagano un voto delle popolazioni di molte parti d'Italia, inquantochè si potranno dare sovvenzioni chilometriche anche a strade ferrate che vengano costruite su strade ordinarie. (Bravo!)

E così si sodisfa al desiderio di coordi-

namento dei vari progetti, ripetutamente manifestato qui dall'onorevole Falconi. (Bravo! Benissimo! — Approvazioni).

PRESIDENTE. L'onorevole Luigi Lucchini ha facoltà di parlare sull'articolo 1. LUCCHINI LUIGI. Poche parole.

Non ho avuto la fortuna di assistere al discorso dell'onorevole Sacchi, ma non posso astenermi dall'avvertire come, accettando l'emendamento da lui proposto, si costituisca una disparità di trattamento fra le linee concesse all'industria privata e alcune di quelle assunte in costruzione diretta dallo Stato.

Se l'essere assunte dallo Stato, o affidate all'industria privata, dipendesse sempre dagli enti locali, capirei la differenza. Ma avviene, ed è avvenuto talvolta l'opposto; tale è precisamente il caso della linea che più particolarmente mi fa parlare. (Commenti). È inutile qualunque mormorio, perchè io parlo nell'interesse di una linea con lo stesso identico diritto e dovere, che mosse l'onorevole Sacchi a parlare di un'altra.

Ora, ecco quel ch'è accaduto della Poggio Rusco-Verona. Non una, come già dissi, ma ben due domande di concessione erano state presentate e istruite; se l'una o l'altra non ebbe corso, ciò è dipeso esclusivamente dal fatto che lo Stato ha detto: la costruisco io. Quindi non vi è nessuna ragione che ora lo Stato dica a questi enti locali: voi, che eravate pronti a costruirla per conto vostro, e che in questo caso non avreste sopportato gli oneri del contributo, ora li dovete sopportare, perchè io faccio tardare la costruzione di questa linea e la voglio costruire io direttamente. Se il Governo avesse lasciato fare agli enti locali, o a chi per essi, la linea a quest'ora sarebbe in via di costruzione. Fu soltanto una ragione d'interesse pubblico, attesa l'importanza grandissima della linea, che la tolse all'industria privata per darla alla costruzione diretta dello Stato; e non c'è quindi ragione che ciò vada a pregiudizio degli enti locali.

Prego ministro e Commissione di voler considerare il caso, che loro sottopongo, e vedere se non sia giustizia mettere allo stesso livello le linee concesse all'industria privata e quelle che lo Stato in via assoluta crede di dover costruire direttamente.

Non aggiungo altro e ringrazio la Camera della sua benevolenza. (Bravo!)

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 1<sup>o</sup> del nuovo testo, concordato fra

Commissione e Ministero, del quale do let-  
tura.

« Gli articoli 4 e 5 (capoverso) della legge 4 dicembre 1902, n. 506 sono modificati nel seguente modo:

*Articolo 4.* « Le sovvenzioni dello Stato decorreranno, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con la autorizzazione del Governo, ne avrà luogo l'apertura all'esercizio secondo il piano stabilito negli atti di concessione. La lunghezza di ogni tronco, agli effetti della applicazione delle sovvenzioni medesime, sarà misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino alla estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea ».

*Articolo 5 (capoverso).* « Invece resta fermo l'obbligo dei rispettivi contributi nella misura ed alla condizione stabilite dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>) a carico delle provincie traversate od interessate alla costruzione delle linee e tronchi a sezione normale, quando la costruzione sia eseguita dallo Stato, ferme le vigenti disposizioni riguardanti le offerte degli enti stessi per le ferrovie da concedersi all'industria privata ».

(È approvato).

LUCCHINI LUIGI. Noto che l'onorevole ministro non mi ha risposto.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo subito. Nel caso di costruzione diretta dello Stato, quando lo Stato assume esso questo ufficio di soddisfare a quei bisogni, è giusto che il contributo degli enti locali sia obbligatorio; quando, invece, si fa la concessione all'industria privata, debbono gli enti stessi per agevolare questa costruzione fare l'offerta.

Nel primo caso lo Stato, esercitando quasi un potere di impero, li obbliga a contribuire, nel secondo caso sono essi che, colla loro iniziativa, vengono ad agevolare la costruzione di ferrovie che li interessano. Ecco la ragione della distinzione, ecco perchè ho accettato quella dicitura.

PRESIDENTE. Vengono ora gli articoli aggiuntivi accennati dall'onorevole ministro. Articolo 15.

« Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scarta-

mento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici.

È abrogato l'articolo 8 della legge 4 dicembre 1902 n. 506 ».

BORSARELLI. Onorevole presidente, vi è il mio articolo aggiuntivo (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ha ragione; non lo avevo letto, perchè figura come articolo da aggiungersi in fine alla legge; vedo ora che il suo posto è qui, e che esso coincide in parte, se non è identico, con l'articolo 15 aggiuntivo concordato fra Ministero e Commissione. Lo leggo:

« Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da

rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accettare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici ».

Onorevole Borsarelli, ha facoltà di parlare.

BORSARELLI. Poichè Governo e Commissione hanno accolto il mio pensiero, rinuncio a svolgerlo; e, prendendo atto di quanto ha detto il ministro; dando ragione degli articoli sostitutivi, ringrazio.

-PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 15 testè letto.

(È approvato).

#### Art. 16.

«Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione, di cui nel primo capoverso di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti ed il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile della

provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'articolo 260 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F).

In tal caso l'importo delle relative note sarà riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte ».

(È approvato).

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. All'ultimo articolo propongo questa dizione: « Sono mantenute in vigore dal 1° luglio 1905 fino al 30 giugno 1906... » ed il resto come nell'articolo. ]

PRESIDENTE. Allora l'articolo 17 rimane così concepito:

« Sono mantenute in vigore dal 1° luglio 1905 fino al 30 giugno 1906 le disposizioni attualmente vigenti per l'esercizio economico su linee comprese nella rete delle ferrovie dello Stato ed in quella delle strade ferrate meridionali ».

Metto a partito questo articolo 17 ed ultimo.

(È approvato)

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Presentazione di una relazione.

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

DANIELI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni sugli stipendi e sulla carriera del personale delle scuole classiche, tecniche e normali.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

#### Risultamento di votazioni.

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

(I segretari numerano i voti).

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

Approvazione della convenzione che modifica quella approvata con legge 30 giu-

gno 1872, n. 885 (serie 2ª) pel mantenimento del regio Istituto di studi superiori di Firenze.

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza . . . . .	117
Voti favorevoli . . . . .	198
Voti contrari . . . . .	34

(La Camera approva).

Assegnazione straordinaria per le spese occorrenti all'esecuzione della transazione 14 novembre 1903 stipulata fra la provincia di Parma e lo Stato, e della transazione 6 luglio 1904 stipulata fra la provincia di Piacenza e lo Stato, in ordine alle spese di mantenimento del ricovero di mendicanti di Borgo San Donnino ed accessori, dal 1º gennaio 1890 al giorno del pagamento.

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza . . . . .	117
Voti favorevoli . . . . .	203
Voti contrari . . . . .	29

(La Camera approva).

Approvazione della convenzione 16 giugno 1904 per la creazione in Milano di alcuni Istituti clinici di perfezionamento.

Presenti e votanti . . .	234
Maggioranza . . . . .	118
Voti favorevoli . . . . .	195
Voti contrari . . . . .	37

(La Camera approva).

Opere igieniche comunali — mutui di favore — concorsi dello Stato.

Presenti e votanti . . .	233
Maggioranza . . . . .	118
Voti favorevoli . . . . .	206
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva).

Norme circa la costituzione dei gabinetti dei ministri e dei sottosegretari di Stato.

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza . . . . .	117
Voti favorevoli . . . . .	197
Voti contrari . . . . .	35

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione.

Abignente — Agnetti — Aguglia — Albasini — Albertini — Alessio — Aliberti — Arlotta — Arigò — Aroldi — Astengo — Aubry — Auteri-Berretta.

Badaloni — Battaglieri — Battelli — Bertetti — Bianchi Emilio — Bianchini — Bonacossa — Borghese — Bottacchi — Brizzolesi — Brunialti.

Cabrini — Calleri — Calvi Giusto — Camera — Canevari — Capece-Minutolo — Capruzzi — Cardani — Carugati — Cascino — Cassuto — Cavagnari — Celesia — Chimenti — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Colosimo — Compans — Conte — Cornaggia — Costa — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi — Curreno — Cuzzi.

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

Facta — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Faranda — Farinet Francesco — Fasce — Fazi Francesco — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Fili-Astolfone — Florenza — Fortis — Fortunato — Francicana — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari.

Galletti — Gallini Carlo — Gallino Natale — Galluppi — Gattoni — Gattorno — Giardina — Giovagnoli — Giovanelli — Giunti — Goglio — Graffagni — Grassi-Voces — Grippo — Gualtieri — Guarracino — Gucci-Boschi — Guerci — Guerritore.

Lacava — Lampiasi — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Licata — Loero — Lucchini Luigi — Lucernari — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo.

Majorana Giuseppe — Malvezzi — Mango — Mantovani — Maraini Emilio — Marcello — Marescalchi — Marinuzzi — Marzotto — Masselli — Matteucci — Mazziotti — Meardi — Mel — Melli — Merci — Mezzanotte — Miliani — Mira — Montagna — Montauti — Monti Gustavo — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Moschini.

Negri De-Salvi.

Odorico — Orioles — Orlando Salvatore. Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pavia — Pennati — Petroni — Pianese — Pini — Pipitone — Podestà — Poggi — Pompilj — Pucci — Pugliese. Quistini.

Raccuini — Raggio — Raineri — Rastelli  
— Rava — Reggio — Rizza Evangelista  
— Rizzone — Rocco — Romano — Rosadi  
— Roselli — Rossi Enrico — Rossi Luigi  
— Rossi Teofilo — Rubini — Ruffo —  
Rummo.

Sacchi — Sanseverino — Santini — Santoliquido — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sorani — Soulier — Spada — Spagnoletti — Spallanzani — Spingardi — Spirito Francesco — Squitti — Strigari. Tedesco — Teso — Testasecca — Toaldi — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torlonia Leopoldo — Torraca — Torrigiani — Turbiglio — Turco.

Valentino — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vicini.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zaccagnino — Zella-Milillo — Zerboglio.

*Sono in congedo:*

Bertolini.

Cappelli.

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

Gaetani di Laurenzana — Giuliani.

Lucchini Angelo.

Mariotti — Masi — Mendaia.

Orlando Vittorio Emanuele.

Piccinelli — Pinchia.

Resta-Pallavicino — Romussi — Ronchetti — Rovasenda.

Sormani.

*Sono ammalati:*

Botteri — Cesaroni — Chiapusso.

Galli — Giolitti.

Larizza — Lazzaro — Leali.

Massimini.

Rizzo Valentino.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Gavazzi.

Landucci.

Morpurgo.

### Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda provvedere, dopo tanto

ritardo, alla esecuzione del progetto di sistemazione del tronco della nazionale numero 53 che attraversa l'abitato di Casacalenda (provincia di Campobasso), progetto richiesto da tre anni dalla Direzione generale dei ponti e strade, e compilato da molti mesi, e che importa una spesa lieve.

« Emilio De Gennaro ».

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulle deprecabili condizioni in cui trovansi il carcere giudiziario di Rossano, sia nei riguardi statici che in quelli dell'igiene.

« D'Alife ».

« I sottoscritti interrogano il ministro dell'interno, presidente del Consiglio, sul fatto che dai reclusori di Alessandria, Saluzzo, Fossano si inviano ad Asti a certi imprenditori di lavori di calzoleria, che hanno i propri operai in sciopero, delle casse piene di scarpe, favorendosi così, illecitamente, in un conflitto economico, una delle parti, che è anche la più forte.

« Zerboglio, Cabrini ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della pubblica istruzione se abbia notizia delle relazioni passate fra il vescovo D'Alessandro e il Direttore generale delle Antichità e Belle Arti per una tentata transazione di rilevante somma, stabilita dal primo progetto dell'architetto professor Patricolo nel 1902, intorno ai restauri da eseguirsi nel Duomo monumentale di Cefalù.

« Morgari, De Felice-Giuffrida, Todeschini, Socci, Pipitone, De Marinis, Bissolati, Cabrini ».

« I sottoscritti interrogano il ministro di agricoltura, industria e commercio sulle sue intenzioni circa la necessità di un disegno di legge sul riposo festivo e settimanale.

« Cabrini, Cornaggia, Paniè, Crespi ».

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere quale trattamento sarebbe fatto nel nuovo anno scolastico ai comandati negli istituti regi, ai quali si riferisce l'articolo 19 della nuova legge sullo stato giuridico degli insegnanti modificata dal Senato.

« Jatta ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere perchè ritardi la presentazione del disegno di legge per la classificazione fra le strade nazionali di quelle provinciali di serie in provincia di Aquila, che a norma di legge hanno diritto ad una tale classificazione.

« De Amicis ».

« Il sottoscritto interpella l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui suoi propositi relativamente al completamento della rete ferroviaria Sarda.

« Pala ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, come pure le interpellanze se entro le 24 ore non verrà fatta dall'onorevole ministro dichiarazione di non accettare.

L'onorevole Saporito ha presentato una mozione, che, ai termini dell'articolo 124 del regolamento, sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

### Sull'ordine del giorno.

CABRINI. Domando di parlare sull'ordine del giorno di domani.

PRESIDENTE. Parli.

CABRINI. Ieri quando, rischiando di essere linciato, ebbi a chiedere anche a nome di diversi firmatari della mozione per il riposo festivo...

*Una voce.* Riposo estivo! (*ilarità*).

CABRINI. ... che se ne consentisse la discussione per la seduta pomeridiana d'oggi, dichiarai che noi non desideravamo qui di fare una discussione di ordine dottrinario, ma che ci premeva di avere dall'onorevole ministro di agricoltura alcune dichiarazioni ed alcune comunicazioni circa il suo pensiero in proposito di questa riforma.

Perciò, pur restando ferma per novembre la mozione, abbiamo oggi formulato siffatte domande in una interrogazione. Domando se il ministro di agricoltura e commercio creda di rispondere domani a questa nostra interrogazione.

PRESIDENTE. L'interrogazione dell'onorevole Cabrini è stata or ora comunicata alla Camera.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Senta, onorevole Cabrini, dal momento che, nella sua ragionevolezza, ella si contenta di conoscere gl'intendimenti del Governo e di sapere a qual punto

siano gli studi che si debbono compiere intorno a questa materia, non le pare che tutto si potrebbe ridurre ad una interrogazione da esaurirsi in pochi minuti?

CABRINI. Questa era la proposta che avevamo fatto ieri sera.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No, ieri sera Ella parlava di una mozione.

CABRINI. Avevo fatta una subordinata.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non abbiamo udito la subordinata!

PRESIDENTE. Come rimane inteso?

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Che si risponde subito all'interrogazione Cabrini.

Per l'ordine del giorno di domani poi, mi rimetto a quello che proporrà il nostro Presidente.

PRESIDENTE. Eh! No, no! (*Si ride*).

È una cosa difficile; ed io non potrei accettare alcune proposte e rifiutarne altre. I colleghi sono tutti uguali per me. Bisogna vedere quello che si può fare nell'interesse pubblico.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Intanto l'onorevole ministro di agricoltura risponderà alla interrogazione dell'onorevole Cabrini. Dopo, assumendo la mia parte di responsabilità, farò le proposte che crederò del caso.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per rispondere all'interrogazione dell'onorevole Cabrini.

RAVA, *ministro d'agricoltura, industria e commercio*. Gli onorevoli Cabrini, Cornaggia, Crespi e Paniè interrogano il ministro di agricoltura, industria e commercio « sulle sue intenzioni circa la necessità di un disegno di legge sul riposo festivo e settimanale ».

È un'eco della loro mozione, iscritta nell'ordine del giorno, che gli urgenti lavori della Camera non consentono ora di discutere.

Risponderò subito, ma brevissimo, perchè debbo aver riguardo all'ora, alle condizioni della Camera ed all'animo dei colleghi. Se avessi saputo che sarebbe avvenuta ora questa interrogazione, e che ora avrei dovuto rispondervi, avrei portato qui un materiale utile. Eliminerò anche il materiale e le notizie.

I colleghi della Legislatura passata ricordano che per una settimana intera rimasi



qui, a difendere da solo il disegno di legge sul riposo festivo o settimanale, che veniva dalla iniziativa parlamentare dei colleghi Cabrini, Luzzatti, ed altri: e ricordano che quel disegno di legge ebbe una infinita serie di modificazioni, di emendamenti e di successive redazioni.

L'onorevole Cabrini stesso e l'onorevole Alessio della Commissione, eletti dagli Uffici, riconobbero che le formule pensate da ognuno nel proprio studio, e nell'ambito delle proprie cognizioni, non rispondevano alle condizioni tecniche delle varie industrie italiane; una serie di emendamenti venivano ogni giorno dalle fabbriche e ci obbligavano, ogni mattina, a tenere lunghe riunioni nell'Ufficio, ed a tenere poi sedute lunghe e difficili nel pomeriggio, per discutere sempre nuovi emendamenti, sospenderli, variarli, riprenderli e via discorrendo. In quella faticosa discussione l'onorevole Crespi, che è oggi uno dei firmatari di questa interrogazione e della mozione, presentava ogni giorno, molti emendamenti e articoli modificativi, i quali obbligavano a ristudiare tutto il problema. Dopo sette giorni di lavoro la Camera arrivò alla votazione segreta; e dopo aver approvato, articolo per articolo, il disegno di legge...

*Voci.* Ma questo lo sappiamo!

RAVA, ministro di agricoltura, industria e commercio. Sì, e lo so anch'io purtroppo; ma giova a chiarire la mia conclusione. Era divenuto un buon disegno di legge, rivedito secondo gli elementi di fatto che man mano ci erano stati sottoposti, ma sentiva la preparazione affrettata; e la Camera, che si era dimostrata favorevole ai singoli articoli, non fu favorevole al disegno di legge nel suo complesso, nella votazione segreta. E ciò perchè, forse, nell'animo dei colleghi rimase l'impressione delle prime redazioni le quali avevano un po' troppo tendenze di classe, tendenze politiche, come dice l'onorevole Cabrini; mentre in fatto erano state, durante la discussione, molto modificate, e temperate, e si era cercato di adattare alle condizioni delle industrie nostre. Dopo questo, la legge non fu ripresa. Ma io, pensoso di questo problema, vedendo che anche i Parlamenti esteri si occupano di questa condizione di cose, e cercano ordinarla con leggi; mi domandai come in Italia fosse applicato, in pratica, il riposo festivo; pensai di fare una apposita indagine per mezzo dell'Ufficio del lavoro, che è organo del Ministero; e comunicai questa decisione al Consiglio del

lavoro, in una delle sue riunioni. Il solo Comitato del lavoro si era prima occupato del tema, ma senza fermarsi.

I dati di fatto cominciano a giungere al Ministero; per varie industrie, ci sono buoni elementi, con precisione e ricchezza; per altre, quelle che si chiamano, con una parola non bella, *industrie stagionali*, vengono risposte che mostrano ben difficile la redazione di un disegno di legge generale, poichè per alcune industrie si deve lavorare per una intera stagione, senza badare al riposo settimanale; ci sono poi i giornali, ci sono le industrie agrarie (l'onorevole Cabrini lo sa) per cui il riposo, in certi mesi, non è possibile. Fu lunga la discussione su taluni di questi punti. Ecco la premessa di fatto che doveva ricordare.

Ora l'onorevole Cabrini chiede quali siano le mie intenzioni e le mie idee rispetto a questo problema.

Or bene, io credo che una legge per un giorno di riposo, sia uno dei postulati dell'economia moderna, sia un voto della igiene, una riserva per le forze lavoratrici; ma veggo, dall'esperienza degli altri paesi, la difficoltà di redigerla. In Germania, hanno cambiata tante volte; e pur la legge fu là innestata sul vecchio *Geerbe-ordnung*, che ha ormai un secolo di esistenza; in Francia non l'hanno ancora potuta fare; in Ispagna, dove fu proposta, quando discutevamo qui, credo sia stata sospesa per difficoltà nell'applicazione; certo si è dovuto modificarla; ed anche ora ne è stato mutato il regolamento. Ma il problema rimane, ed è umano pensarvi.

Le mie intenzioni sono di studiare, di meditare un disegno di legge, (*Approvazioni*) che si adatti alle condizioni dell'industria italiana, facendo prima un'inchiesta con metodo positivo, concreto e imparziale, sull'industria medesima, preparando gli elementi di studio, e chiedendo su di essi il parere delle persone autorevoli e competenti.

Con questo avrò adempiuto al mio ufficio di ministro!

Quanto alla preparazione e alla successiva presentazione alla Camera del disegno di legge, dato che sia possibile concretarlo, è compito del Consiglio dei ministri, non del solo ministro di agricoltura, industria e commercio. (*Approvazioni*) Ripeto che le intenzioni del ministro sono di studiare sul serio e di preparare un disegno di legge e di ricercare tutti gli elementi per difenderlo bene. Si riuscirà? Lo spero. Con

questo mi auguro che l'onorevole Cabrini e i colleghi saranno sodisfatti (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto della risposta del ministro.

CABRINI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, le quali suonano così... (*Rumori*).

Capisco che voi non sentiate personalmente il bisogno del riposo festivo; ma io parlo per quei tanti che questo riposo domandano da molto tempo, e che ne hanno tanto bisogno!

*Una voce a destra.* Non lo domandano nemmeno!

CABRINI. Rinforzeranno la voce!...

Dunque le dichiarazioni dell'onorevole ministro suonano così: studi ed inchieste statistiche, sì; disposizioni d'animo personali dell'onorevole Rava a concludere favorevolmente, anche; ma nessun impegno nè da parte sua nè, tanto meno, da parte del Ministero di presentare a scadenza fissa, o anche senza scadenza, un disegno di legge che disciplini questa materia. (*Interruzioni*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Consiglio dei ministri non è solito a occuparsene tanto tempo prima. (*Bravo!*)

CABRINI. Ma se l'affermazione della necessità di un disegno di legge sul riposo festivo è contenuta in un programma ministeriale di alcun anni or sono! Ora io ricordo (ed è questa la ragione della mia insistenza in questa interrogazione) che, quando abbiamo discusso il disegno di legge sul riposo festivo, una delle affermazioni ricorrenti frequentemente nelle nostre discussioni fu questa; che da molti dei nostri colleghi, pure favorevoli astrattamente al principio del riposo festivo, si riteneva che non fosse, dirò così, istruita sufficientemente la causa; si dubitava che la maggior parte di quelle nostre proposte contrastassero con le condizioni reali del lavoro e della industria.

Noi, invece, siamo assistiti da una salda fiducia, e attendiamo la pubblicazione di quelle inchieste, che son state ordinate dall'onorevole ministro e dal Consiglio superiore del lavoro, con la convinzione che i rilievi statistici dimostreranno che nelle nostre richieste e proposte nulla vi era che eccedesse il realizzabile. Ad ogni modo io spero che, mentre continuano i vostri studi, qualcun altro fuori di qui compirà interamente il suo dovere, svolgendo quelle

energie, che sono indispensabili perchè un disegno di legge sociale trionfi alla Camera. (*Rumori*). Sì; io credo che da oggi a novembre gli interessati a conquistarsi il riposo festivo, e in prima linea i commessi di negozi e di magazzini e gli impiegati delle aziende private, avranno intensificato il loro movimento in guisa da indurre quei molti nostri colleghi, che sono prodighi di adesioni ai comizi, a venire qui a sostenere il disegno di legge, che, indipendentemente da quello che il Governo sia per presentare, ritornerà innanzi alla Camera per iniziativa parlamentare. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io spero che l'onorevole Cabrini non vorrà prepararci per le vacanze un'agitazione dei commessi di negozio, (*Sì ride*) la quale, francamente parlando, non sarebbe punto divertente.

L'onorevole ministro di agricoltura ha espresso i suoi intendimenti e ha detto a qual punto sono i suoi studi. Egli però non ha voluto esprimere, e lo ha fatto rilevare, il pensiero del Governo, perchè il Governo non ha ancora avuto occasione di occuparsi dell'argomento.

Alle dichiarazioni del ministro di agricoltura aggiungo che il Governo intende occuparsene col proponimento di sodisfare i legittimi voti di coloro, che lavorano incessantemente ed hanno diritto ad un riposo settimanale.

Non facciamo, per carità, questioni di puntiglio, e non immaginiamo opposizioni per parte del Governo, perchè nulla ancora vi è che possa far presagire un contrasto tra il pensiero del Governo e quello dell'onorevole Cabrini. (*Bravo! - Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, debbo avvertire che nella seduta antimeridiana d'oggi sono rimasti a discutere nove disegni di legge; ne restano quindi ancora dieci...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Benissimo! soltanto a quelli già iscritti bisogna aggiungere il disegno di legge per il nuovo carcere di Napoli.

Poi c'è il disegno di legge per modificazioni alla tariffa postale.

*Voci.* Al mattino?

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Si può anche fare tutto

un ordine del giorno, con una breve interruzione.

APRILE. Almeno di due ore!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Questo, s'intende, è sempre rimesso al ragionevole arbitrio dell'onorevole Presidente della Camera. A lui pure è riservata la ordinata iscrizione dei vari disegni di legge che sono ancora da discutere. Abbiamo gli automobili, il catasto, i danni degli ultimi uragani, i provvedimenti per la Corte dei conti...

Voci. È impossibile tutto questo!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Perché impossibile? È assolutamente indispensabile! Un aumento di organici alla Corte dei conti è reso necessario dall'esercizio ferroviario di Stato: ci vuol poco a capirlo! (*Commenti*).

Voci. Ha ragione, ha ragione!

(*L'onorevole presidente del Consiglio continua, rivolto verso il Presidente, a designare i disegni di legge da inserirsi nell'ordine del giorno*).

PRESIDENTE. L'onorevole Vicini chiede all'onorevole presidente del Consiglio ed alla Camera se non vi sia nessuna difficoltà che si iscriva nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge per l'aggregazione del comune di Guiglia al circondario di Modena. (*Oh! — Rumori*).

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAVAGNARI. Propongo che domani la Camera tenga la sua grande ultima seduta; che cominci alla mattina alle dieci, e, dopo una breve interruzione a mezzogiorno, continui nel pomeriggio fino all'esaurimento dell'ordine del giorno. (*Approvazioni — Commenti*). Se i colleghi consentono, proporrei anche di sopprimere le interrogazioni. (*Benissimo! Bravo!*) Così domani sera la Camera potrà prendere le sue ultime determinazioni (*Benissimo! Bravo! — Applausi*).

ALESSIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSIO. Vorrei pregare la Camera che volesse consentire che fosse iscritta nell'ordine del giorno di domani la discussione di un disegno di legge, che non darà luogo a nessuna discussione, che riguarda le modificazioni alla tariffa doganale per ciò che riguarda le farine; perchè è urgente completare il disegno di legge, che è stato discusso, e che per questa parte è rimasto sospeso.

Voci. No, no! Darà luogo a discussioni gravissime!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melli.

MELLI. Vorrei pregare la Camera ed il Governo di lasciare che domani si svolgano le interrogazioni. (*Vivissimi rumori*).

PRESIDENTE. È inutile che facciamo rumore! Se l'onorevole Melli non consente che si sopprimano le interrogazioni, esse non potranno essere soppresse. Come sanno, basta che uno soltanto si opponga. (*Commenti*).

Voci. Era già stato approvato!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io non capisco per quale ragione l'onorevole Melli voglia porre questo impedimento alla Camera. Domani si discuterà la legge che gli interessa; ed egli potrà nella discussione generale dire ciò che formerebbe oggetto della sua interrogazione. (*Bravo!*)

MELLI. Resta allora inteso che nella discussione della legge dirò tutto ciò che è necessario.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, debbo fare appello al loro senso pratico.

Tutte le leggi, di cui si è fatto cenno, e che riconosco debbano in buona parte esser discusse, riunite con le altre che possono avere un grande interesse per alcuni deputati, mentre non hanno però lo stesso interesse di quelle indicate dall'onorevole presidente del Consiglio, e che pure, essendo già iscritte nell'ordine del giorno, dovrebbero essere discusse (anche perchè il non discuterle potrebbe dar luogo a non benevoli interpretazioni) sommano ad oltre venticinque. Sarà quindi molto difficile discuterle tutte domani, e anche il votarle non sarà cosa facile.

Facciamo dunque domani due sedute. Il personale si adatterà.

MEL. Ci adattiamo tutti!

PRESIDENTE. Dico perchè vedo ed apprezzo quotidianamente l'opera del personale della Camera.

Cercheremo di fare domani tutto il possibile; ma, onorevoli colleghi, io credo che, se vorremo esaurire tutti questi argomenti di cui si è ora parlato, dovremo tenere seduta anche domenica. (*Approvazioni*).

CAVAGNARI. Io mantengo la mia proposta!

PRESIDENTE. Non le ho dato facoltà di parlare, onorevole Cavagnari.

Dunque, nell'ordine del giorno ci sono già le nove leggi rimaste questa mattina,

poi ci sono le altre leggi, che sono state ora indicate sulla stazione radio-telegrafica, sui provvedimenti per i danneggiati, sulle spese per i tabacchi, sui provvedimenti per il catasto, ed altre.

Potremmo cancellare dall'ordine del giorno tutto quello che si vuole rimettere a novembre; altrimenti dovremmo prendere l'impegno di restar qui fino a che sarà necessario. E le votazioni, se ne sarà il caso, le rimetteremo alla fine. (*Approvazioni — Commenti in vario senso*).

Domani dunque cercheremo di esaurire l'ordine del giorno con una doppia seduta, che principerà alla dieci, ed avrà a mezzogiorno un intervallo di due ore; ma rimane inteso che, se non fosse facilmente possibile esaurire l'ordine del giorno, terremo seduta domenica. (*Conversazioni — Commenti*).

La seduta termina alle ore 20.15.

#### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. *Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari. (83)

#### *Discussione dei disegni di legge:*

2. Disposizioni per le Società cooperative di produzione e lavoro che concorrano alle pubbliche gare. (209).

3. Concessione di un nuovo termine ai comuni della provincia di Porto Maurizio per l'esecuzione dei lavori contemplati nei rispettivi piani regolatori; autorizzazione al comune di Porto Maurizio di variare il piano regolatore ed imposizione del contributo ai proprietari dei beni contigui al nuovo Corso di Levante. (*Urgenza*) (172)

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

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

6. Sostituzione di rendita 3.50 per cento netto alla rendita 5 per cento a disposizione della Cassa dei depositi e prestiti, per il servizio di alcuni debiti redimibili. (224)

7. Stanziamento di un fondo straordinario di lire 304,000 pel Museo Nazionale di Napoli. (*Urgenza*). (229)

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

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

10. Per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario nella città di Napoli. (223).

11. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-1905. (236)

12. Riduzione della tariffa postale. (188).

13. Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 30,500 per acquisto di terreno in provincia di Salerno (Scafati) per la coltivazione indigena del tabacco. (174)

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

15. Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni. (185)

16. Tasse sui velocipedi e sugli automobili. (186)

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

18. Modificazioni alla legge organica della Corte dei conti del 14 agosto 1862, n. 800. (*Urgenza*) (234)

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

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

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

22. Approvazione delle convenzioni:

1°. per disposizioni relative alle strade ferrate esercitate dalla Società delle strade ferrate meridionali;

2°. per la proroga della concessione dell'esercizio delle strade ferrate Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio, di proprietà dello Stato;

3°. per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane. (*Urgenza*) (225)

23. Modificazioni alla tariffa doganale concernenti il dazio sulle farine di grano. (206-bis).

24. *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:*

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

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

27. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini. (96)

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

29. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il depu-

tato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (90).

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

31. 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)

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

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*V. Direttore dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.*

---

Roma, 1905 — Tip. della Camera dei Deputati.

