

CCCXCIX.

TORNATA DI LUNEDÌ 24 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DE RISEIS

INDICE.

Dichiarazioni di voto dei deputati Fabri e Greppi	16581
Disegni di legge:	
Volture catastali (<i>Presentazione</i>) (LACAVALA)	16590
Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per lo esercizio finanziario 1906-907 (<i>Approvazione</i>)	16627
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 (<i>Id.</i>)	16627
CARCANO (<i>ministro</i>)	16627
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1906-907 (<i>Id.</i>)	16629
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1906-907 (<i>Id.</i>)	16630
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 (<i>Id.</i>)	16639
Spesa straordinaria per la costruzione di locali ad uso dell'agenzia di coltivazione dei tabacchi di Comiso (<i>Discussione</i>)	16632
ABOZZI	16632-33
CARCANO (<i>ministro</i>)	16633
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio 1906-907 e variazioni ai residui degli esercizi precedenti (<i>Discussione</i>)	16635
BERTOLINI	16637
RUBINI (<i>presidente della Giunta generale del bilancio</i>)	16635
VIGANÒ (<i>ministro</i>)	16637

Interpellanze:

Direttissima Milano-Genova:

ALBASINI-SCROSATI	Pag. 16620
CALVI GAETANO	16623
DAL VERME	16593
FABRI	16609
GREPPI	16591
GUASTAVINO	16598
MEARDI	16599
PISTOJA	16612
REGGIO	16614

Interrogazioni:

Scioglimento del Consiglio comunale di Montagna:

ALESSIO	16583-85
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16582-83-85
STOPPATO	16584

Palazzo Farnese:

CUFFELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16586
COTTAFAVI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16585-87
LEALI	16586

Servizio postale nel comune di Bagnacavallo:

BERTETTI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16587
DE ANDREIS	16588

Osservazioni e proposte:

Processo verbale:

BERTOLINI	16581
CHIESA	16580
FELISSENT	16581
MARAZZI	16580
NEGRI DE SALVI	16581
PAIS-SERRA	16582
PRESIDENTE	16580

Lavori parlamentari:

CARCANO (<i>ministro</i>)	16614
PRESIDENTE	16614

Relazione (Presentazione):

Bilancio dell'emigrazione (MONTAGNA)

Ritiro e rinvio d'interrogazioni 16589-90

La seduta comincia alle ore 14.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

MARAZZI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAZZI. Ieri, discutendosi il disegno di legge sulle spese militari, l'onorevole Chiesa ebbe a parlare di un decreto relativo al capo di stato maggiore che era stato firmato sotto il Ministero Sonnino, essendo ministro della guerra l'onorevole Majnoni. Io credetti che l'onorevole Chiesa non interpretasse esattamente quel decreto e per conseguenza lo interruppi. Lessi poi la sera sopra un giornale che l'onorevole Chiesa aveva usato al mio indirizzo questa gentile espressione: Lei è un asino!

Alcuni colleghi vicini a me mi assicurano di non averla udita. Io pure non l'ho udita e suppongo che non l'abbia udita nemmeno la Presidenza; perchè evidentemente essa non l'avrebbe permessa.

Io quindi rivolgo preghiera all'onorevole Chiesa di voler ritirare quelle parole se le ha pronunziate. Se non le ha pronunziate, la mia parola oggi non ha altro significato che quello di chiarire che il giornale che ha riportato quelle parole cadde in un equivoco.

PRESIDENTE. Onorevole Marazzi, se la Presidenza avesse udito le parole, alle quali ella fa ora allusione, avrebbe certamente invitato l'onorevole Chiesa a ritirarle.

Io credo che non saranno state pronunziate.

MARAZZI. Ad ogni modo, poichè, dietro mio invito, l'onorevole Chiesa è qui, io lo prego di dire come stanno le cose.

CHIESA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Chiesa ha facoltà di parlare.

CHIESA. Io trovo nelle cartelle del resoconto stenografico del mio discorso di ieri, che l'onorevole Marazzi, dopo una interruzione dell'onorevole presidente del Consiglio, che diceva: « Il danaro lo spende il Ministero », interrompeva: « Pare impossibile una ignoranza così colossale! »

Io aveva alluso alle facoltà soverchie dalla legge attribuite al capo di stato maggiore, il quale può disporre del danaro dell'esercito come meglio crede senza controllo ed alludevo ad un decreto del marzo 1906 riprovato nello stesso senso, in Senato, dal di lei superiore, onorevole Marazzi, il generale Pelloux.

Prosegue il resoconto colle mie parole: « Quel decreto diceva così ». Al che l'onorevole Marazzi di rimando esclamava: « Non si deve dare un centesimo allo stato mag-

giore con quel decreto. (*Rumori*) ». Ed io: « onorevoli colleghi, state a sentire... »

« *Marazzi.* Stia zitto... dica meno corbellerie. (*Rumori*). »

Al che naturalmente ho risposto non so se con la frase: « lei dice delle asinerie » o con una frase simile; perchè qui nel resoconto non sono raccolte le mie parole. Io non ho altro da dire... (*Commenti — Rumori*).

Voci. Ha detto: lei è un asino.

MARAZZI. Ma insomma le cose debbono essere chiarite. Io avrò interrotto con violenza, ma non ho fatta un'offesa personale; invece se l'onorevole Chiesa ha detto: « lei è un asino », ciò costituisce un'offesa personale, che deve ritirare. E se non ha detto quelle parole deve dichiarare che non le ha dette. La questione è molto semplice. (*Approvazioni — Rumori*).

PRESIDENTE. Ma insomma, onorevole Chiesa, ha dette o non ha dette queste parole?

CHIESA. Scusi, onorevole Presidente; io non scrivo prima le parole che dico qui; c'è il resoconto stenografico e d'altra parte l'onorevole Marazzi ha delle buone orecchie. Io non so se le frasi sue: « dice delle corbellerie... », è un'ignoranza colossale non siano offensive; ad ogni modo esse potrebbero spiegare come io possa aver detto una frase di risposta.

MARAZZI. Ma insomma, ha detto sì o no quelle parole?

CHIESA. Io le dico che se le ho dette le doveva raccogliere fino da ieri.

MARAZZI. Ed io le torno a ripetere che non le ho udite.

CHIESA. Non risultano dal resoconto stenografico. (*Rumori*).

MARAZZI. Non ha il coraggio di dirlo.

CHIESA. ... e poi la Presidenza non ha udito quelle parole.

MARAZZI. Torno a ripetere che io non le ho udite, come non le hanno udite alcuni colleghi.

PRESIDENTE. Alla Presidenza non risulta, come non risulta dal resoconto stenografico, per cui l'incidente è esaurito. (*Commenti — Conversazioni animate*).

DE ANDREIS. Ad ogni modo una delle due frasi l'ha pronunziata.

Una voce a destra. Che cosa c'entra lei?

MARAZZI. Io constato che...

PRESIDENTE (con forza). Ella non ha facoltà di parlare!

MARAZZI. Ma io ho diritto di chiedere che l'onorevole Chiesa dichiarasse di non aver pronunziate quelle parole, od altrimenti di

pregar lei, signor Presidente, d'invitarlo a ritirarle.

CHIESA. Ma lei mi ha dette parole offensive.

MARAZZI. Io non ho pronunziato insulti personali.

Del resto delle mie parole rispondo qui e fuori di qui.

Dunque lei, signor Presidente, abbia la bontà di farglielo ritirare, perchè questo è il suo dovere.

CHIESA. Anch'io rispondo sempre anche fuori!

PRESIDENTE. Io ho detto che le parole non risultano pronunziate qua dentro, nè furono raccolte dagli stenografi, perciò ho dichiarato chiuso l'incidente.

(Continuano le conversazioni animate).

L'onorevole Negri de Salvi ha facoltà di parlare sul processo verbale.

NEGRI DE SALVI. Nella seduta di ieri, in seguito ad una mia interruzione, l'onorevole Giacomo Ferri, che mi dispiace di non veder qui presente, sebbene l'avessi avvertito che avrei parlato sul processo verbale, mi rivolse una frase, che non intesi, ma che venne riportata da quasi tutti i giornali. Egli disse, cioè, che io sono di quelli che dicono: armiamoci e partite!

Ora io posso dire all'onorevole Giacomo Ferri che quando l'Italia aveva bisogno del braccio di tutti i suoi figli, io feci il dover mio, (*Bravo! — Approvazioni*) come forse avrebbe fatto anche l'onorevole Giacomo Ferri.

Dunque non sono fra quelli che mandano, ma fra quelli che vanno.

LEALI. E che pagano di persona, come non fanno tanti!

PRESIDENTE. Si terrà conto anche di questa sua dichiarazione nel processo verbale.

L'onorevole Bertolini ha facoltà di parlare sul processo verbale.

BERTOLINI. Nel resoconto sommario, il solo che abbia importanza per il giudizio del pubblico (lo stenografico serve soltanto per la storia), si attribuisce al presidente del Consiglio un giudizio d'incostituzionalità sul mio ordine del giorno relativo al ministro borghese per la guerra; giudizio che era ben lontano dall'abituale temperanza e precisione di linguaggio del presidente del Consiglio.

E questa inesattezza del resoconto sommario è aggravata dal non esser fatto cenno della ragione, per cui m'indussi a ritirare l'ordine del giorno. Ed invero, ritirando l'ordine del giorno, io dichiarai che

rendeva pieno ossequio alle prerogative della Corona, ma che aveva altrettanto chiara coscienza della duttilità del regime parlamentare.

Non intendo di fare alcun appunto agli egregi estensori del resoconto sommario, che in questi giorni sono posti a durissima prova; ma ogni uomo pubblico deve tenere alla riproduzione esatta delle sue manifestazioni pubbliche.

Nessun altro motivo mi ha indotto a fare questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Si terrà conto di questa sua dichiarazione nel processo verbale.

L'onorevole Fabri ha facoltà di parlare sul processo verbale.

FABRI. Dichiaro che, se ieri mi fossi trovato presente, avrei risposto sì, sull'ordine del giorno Pinchia.

PRESIDENTE. L'onorevole Greppi ha facoltà di parlare.

GREPPI. Se ieri mi fossi trovato presente, dichiaro che avrei votato in favore dell'ordine del giorno Pinchia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Felissent.

FELISSENT. Mi spiace ieri che l'onorevole Pais, relatore della Commissione sul disegno di legge per i crediti militari, dicesse che deplorava che un antico ufficiale dell'esercito avesse potuto offendere o menomare quella istituzione che gli doveva essere cara. Forse non sono le parole precise, ma presso a poco ha detto così: quasi mi attribuisse di amareggiare con la estrema sinistra. Io dichiaro che la verità non ha nè nome, nè provenienza, perchè è verità e deve farsi strada per sé stessa, e che se magagne e difetti sono nel nostro esercito, si deve cercare di rivellarli e correggerli, e non da una sola parte della Camera, ma da tutte, e dal Governo, e da tutti gli italiani.

L'onorevole Pais sa bene che lo scopo cui io tendo è diverso da quello della estrema sinistra, ma per raggiungere il bene della patria io debbo servirmi della verità e non mi importa che la estrema sinistra sia con me.

Debbo poi anche aggiungere che nei giornali fu riferito che io dissi che l'arma di cavalleria è *l'arma ciuccia*...

Voci. È così.

FELISSENT. Ho detto così, ma io l'ho detto con una fine ironia che per i rumori della Camera non fu rilevata. Io volevo dire che il monopolio degli studi e della sapienza non è riserbato ad un'arma piuttosto che

all'altra, ma che tutte devono concorrere al successo della vittoria nostra.

PAIS-SERRA. Chiedo di parlare perfatto personale.

PRESIDENTE. Accenni al suo fatto personale.

PAIS-SERRA. Ero ben lontano dallo aspettarmi che le mie parole avessero potuto dar luogo ad un fatto personale da parte dell'onorevole Felissent. Io non credo di avergliene data l'opportunità: ad ogni modo, con la mia abituale franchezza, gli risponderò in modo da tranquillare la sua coscienza di patriota e di gentiluomo.

Non ho inteso nè direttamente nè indirettamente di porre in dubbio il patriottismo dell'onorevole Felissent. Io mi sono soltanto permesso, con una considerazione di indole generale, di deplorare che in Italia avvenisse ciò che raramente avviene negli altri Parlamenti, quello cioè di criticare eccessivamente e l'esercito ed i suoi ordinamenti. E tanto più mi dolessi, che una simile critica fosse venuta da un distinto ufficiale dell'esercito. (*Interruzioni*).

Abbiate pazienza. E mi dolse che egli, pur volendo rialzare la fede e l'entusiasmo nelle file dell'esercito, avesse, secondo me, ottenuto, senza volerlo, l'effetto contrario, perchè aveva, in certo modo, denunciato, per dir così, un cumulo di difetti, di errori, di inconvenienti che forse non esistono.

Ad ogni modo, non ho inteso menomare l'affetto nell'esercito e la fede nelle istituzioni dell'egregio collega Felissent, e lo prego di ritenere che, o egli, per il frastuono, avrà male interpretato le mie parole o queste hanno male espresso il mio pensiero.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni rimangono esauriti i fatti personali ed il processo verbale rimane così approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: l'onorevole Falletti, di giorni 4, per motivi di famiglia, e l'onorevole Bonacossa, di giorni 10, per motivi di salute.

(*Sono concessuti*).

Omaggi.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

Dottor Bruto Amante. — I seminarii in

rapporto al nostro diritto scolastico, copie 300;

Ministero dei lavori pubblici. — Il problema ferroviario del porto di Genova: Relazione Adamoli, parte seconda, copie 100;

Commissariato dell'emigrazione. — Decreti e relazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti, nel primo quadrimestre dell'anno 1907, copie 150;

Avvocato conte Vincenzo Samminiatieli, Città di Castello. — Studi e riforme sulla giustizia nella pubblica amministrazione in Italia e progetto di legge per responsabilità ministeriali, copia una.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dall'onorevole Alessio rivolta al ministro dell'interno, « per sapere come giustifica lo scioglimento del Consiglio comunale di Montagnana, mentre i fatti indicati come causa di tal provvedimento nella relazione al Re non sono conformi al vero ».

Ad essa si collega quella dell'onorevole Stoppato allo stesso ministro dell'interno « sulle cause dello scioglimento del Consiglio comunale di Montagnana ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il comune di Montagnana, in seguito alle elezioni parziali del 1906, si trovò diviso in una maggioranza di 17 ed in una opposizione di 13 consiglieri. Nel settembre del 1906, poco dopo le elezioni, il sindaco e la Giunta presentarono le dimissioni ed il Consiglio non riuscì a nominare i successori.

Nella seduta del 16 ottobre furono nominati bensì il sindaco e la Giunta, ma essi si dimisero subito, cosicchè l'amministrazione di Montagnana si trovò priva del sindaco e della Giunta.

La cosa si trascinò così per lungo tempo e finalmente, dopo sforzi inauditi, si venne ad eleggere di nuovo la Giunta, ma il prefetto dovette annullare la deliberazione perchè non era stata conforme alla legalità.

Si tratta quindi di un Consiglio comunale che dal luglio 1906 fino ad oggi non ha potuto funzionare perchè non ha mai potuto nominare nè sindaco, nè Giunta. A questa condizione generale del comune di Montagnana si connettono altre questioni più particolari che hanno sempre diviso e

tenuto in profondo dissenso maggioranza e minoranza tanto che quel Consiglio non ha mai potuto prendere utili deliberazioni. Qualunque rimedio si fosse escogitato non avrebbe servito che a protrarre una condizione di cose insostenibile.

Non rimaneva quindi che di sciogliere il Consiglio comunale e riconvocare il corpo elettorale perchè manifestasse il suo pensiero, creando un'amministrazione che desse garanzia di solidità e di difesa degli interessi di quel paese.

L'onorevole Alessio afferma nella sua interrogazione che i fatti indicati come causa del provvedimento non sono conformi al vero; io attenderò quindi di udire come intende giustificare il suo assunto.

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

ALESSIO. Sarò alquanto più esatto dell'onorevole sottosegretario di Stato nel riferire la situazione di fatto del comune di Montagnana, e comincerò dal prendere a base della mia esposizione quella relazione al Re della quale l'onorevole sottosegretario non ha fatto un riassunto veramente fedele, dimostrando appunto che i fatti non sono conformi al vero, come ho detto nella mia interrogazione.

Sta in realtà, che il Consiglio comunale di Montagnana era diviso, come ha detto l'onorevole Facta, da una maggioranza di 17 consiglieri costituita da socialisti e radicali e una minoranza di 13 moderati e cattolici.

È vero, che in seguito al risultato delle elezioni, nel settembre ed anche in novembre, non si formò la Giunta. Siamo d'accordo. Il prefetto ha mandato un commissario prefettizio e questi ha convocato il Consiglio perchè ricostituisse la Giunta, il che avvenne nella seduta del 24 novembre.

Che cosa dice la relazione al Re? Essa ha l'ardire di affermare, che la nomina della Giunta non era all'ordine del giorno e che in qualche modo la maggioranza socialista-radicalista si è prevalsa della opportunità di trovarsi in Consiglio per procedere alla nomina della Giunta senza che il relativo argomento fosse all'ordine del giorno.

Ora questo è assolutamente falso. Io ho qui l'ordine del giorno firmato dal commissario prefettizio in data 20 gennaio 1907, nel quale fra gli argomenti da trattarsi c'è appunto la nomina del sindaco e quella della Giunta municipale, e in quella seduta, di convocazione ordinaria e quindi regolare, fu nominata, con quindici votanti, la

Giunta, e questa ha accettato senza punto dimettersi poi.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. L'ho detto.

ALESSIO. Soltanto non fu nominato il sindaco: ma questa nomina era all'ordine del giorno; d'altronde è nei poteri abituali dei Consigli comunali di nominare le Giunte, riservandosi poi di eleggere il sindaco; tanto che molte volte avviene che, prima di nominare il sindaco, un assessore anziano ne faccia le veci.

La Giunta dunque ha accettato e successivamente è stato nominato anche il sindaco. Ebbene che cosa ha fatto il prefetto? Ha annullato la nomina del sindaco.

Con qual diritto se Giunta e sindaco erano stati nominati normalmente e regolarmente? Il prefetto doveva senz'altro lasciar funzionare questa amministrazione ormai costituita.

In tal modo fu in realtà il Governo che non ha voluto che funzionasse quel Consiglio comunale. Anzi io, che amo di essere sempre imparziale e sereno, debbo invece dire che non è stato il Governo; perchè allora non c'era il prefetto a Padova, c'era invece un consigliere delegato, che nutiva molto amore e tenerezza per la Giunta provinciale amministrativa organismo affatto locale.

La Giunta provinciale amministrativa è però una emanazione del Consiglio provinciale di Padova, e come è noto i Consigli provinciali nei nostri paesi sono tutti in grande maggioranza di moderati e cattolici. Si capisce: la Giunta provinciale voleva che prevalesse il suo partito, ed ecco perchè ha influito su quella debole e grama parvenza amministrativa costituita dal consigliere delegato, perchè fosse sciolto il Consiglio comunale.

È fu precisamente in seguito a siffatte influenze che venne sciolto il Consiglio comunale, per far piacere al partito moderato di Montagnana, scioglimento cui il Governo si è prestato facendo addirittura opera illegale. (*Commenti — Interruzioni*). Onde è che io mi dichiaro insoddisfatto della risposta avuta. (*Oh! oh!*)

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Mi permette una parola onorevole Presidente?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. A me piace porre in sodo una cosa sola, ed è che l'onorevole Alessio, dopo aver dichiarato non esser vero quello che io

avevo affermato, non ha fatto altro che ripetere parola per parola quanto io avevo detto. (*Bene! Bravo! — Commenti*).

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

STOPPATO. Io mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno. Ma, per rendere ragione della mia dichiarazione ed anche per spiegare il mio dissenso dall'onorevole collega Alessio, il quale venne senza dubbio poco felicemente informato dai suoi amici e collaterali (*Si ride*)... dirò che lo scioglimento del Consiglio fu un atto perfettamente legale ed ispirato alle più alte ragioni dell'interesse pubblico.

Quando, onorevole Alessio, un'amministrazione comunale non funziona normalmente da molti mesi e trascina la sua grammatista fra gli accomodamenti e gli artifici al solo scopo di conservare il potere nelle mani di pochi uomini i quali stentano a persuadersi del dovere di abbandonare la direzione della pubblica cosa; quando questi signori non godono più la fiducia del corpo elettorale, pare a me che sia assolutamente necessario che questo corpo venga nuovamente consultato.

Qui dunque non c'è violenza alcuna da parte del Governo, non abuso nell'esercizio di quel potere che la legge vuole indirizzato alla tutela del retto funzionamento degli enti locali. E poichè l'onorevole Alessio dice che le informazioni raccolte nella relazione che precede il decreto reale di scioglimento non sono conformi al vero, in aggiunta a quanto rispose l'onorevole sottosegretario di Stato, io gli darò altre notizie, vere, le quali non edificeranno certamente la retta coscienza del mio amico personale Alessio, nè appagheranno il rigido criterio che egli ha e sempre esige, ed io lo so per prova, dei doveri che vincolano gli amministratori pubblici, anche se amici suoi.

Intanto ferve nel Veneto una polemica vivissima sui disordini della Amministrazione comunale di Montagnana, e questa polemica non può essere ignorata dal collega Alessio. Nel comune di Montagnana è avvenuto questo (ed io non faccio questione nè di socialisti, nè di socialismo, ma soltanto di bene pubblico e di legalità e moralità della pubblica amministrazione): è avvenuto che nel 1904, nonostante le più vive sollecitazioni, l'Amministrazione non presentò mai al civico Consiglio il conto consuntivo comunale tanto che si dovette

richiamarla d'ufficio dalla prefettura all'ossequio della legge.

Nel 1905 il resoconto morale fu presentato dopo infiniti eccitamenti al Consiglio comunale, avendo, sappiatelo onorevoli colleghi, il sindaco molto liberale, fatto allegramente votare anche la Giunta, ciò che la legge vieta, nonostante l'aperta opposizione della minoranza, che lo richiama alla legalità, e questo conto fu respinto dalla Prefettura all'attuale regio commissario...

SANTINI. Viva la libertà!

STOPPATO. ...Dopo accurate analisi di varie partite di questo conto vengono ora, con pubbliche deliberazioni del regio commissario, sulle quali appunto oggi, come dissi, ferve una viva polemica nella stampa del Veneto di tutti i partiti, vengono attribuite agli amministratori comunali gravi responsabilità, in quanto che essi violarono la legge, spesero del danaro pubblico senza le formalità di legge e probabilmente per giovare ai loro fautori o alle loro idee non all'interesse generale della popolazione. (*Commenti*).

Sul bilancio 1906 furono pur fatti gravi rilievi di responsabilità incontrate dagli amministratori per manifeste violazioni di legge, ed essi penseranno a difendersi.

Del resto, nel luglio 1906, ed anche di questo l'onorevole Alessio avrebbe dovuto essere informato, le elezioni parziali, manifestazione libera e liberamente combattuta da quei cittadini, colpirono in pieno petto gli amministratori imperanti; tanto è vero che l'assessore anziano non fu nemmeno rinominato consigliere del comune.

Allora si creò tale una situazione nell'assemblea comunale, per la quale non fu più possibile che il Consiglio esplicasse la sua attività. Ciò è tanto vero che quegli stessi signori, nel cui interesse politico oggi l'onorevole Alessio ha parlato, non hanno avuto potenza di creare una Giunta vitale, e furono essi stessi che provocarono od invocarono dal prefetto di Padova l'invio di un delegato prefettizio, perchè reggesse le sorti del comune. Che cosa avvenne? Uditelo! Avvenne questo, che non pare neanche vero; e cioè che, dopo due mesi dacchè il delegato prefettizio reggeva saggiamente il comune, quegli stessi signori insorsero ed audacemente vollero tentare ancora il potere, e pretesero di costituire una nuova Giunta non vitale, dopo che essi medesimi avevano fatto venire e lasciato funzionare il delegato prefettizio!

Allora accadde che nessuno volesse saperne di fare il sindaco e che necessariamente l'amministrazione comunale dovesse soccombere sotto il peso della sua impotenza e più delle irregolarità, per coprire le quali essa desiderava forse di risalire al potere.

Ora l'onorevole Alessio insegna a me come la libertà cittadina sia rispettata non già violando la volontà degli elettori e pretendendo che rimangano al potere coloro, che le urne popolari hanno ormai condannati, ma richiamando il popolo a nuovi comizi, perchè al soffio del libero voto si rigeneri a vita novella l'amministrazione pubblica. Ed è perciò che io, che mi trovo qui in una posizione molto indipendente di fronte al Governo, sono lieto di dichiararmi soddisfatto per quello, che il Governo ha fatto, e delle dichiarazioni di oggi dell'onorevole sottosegretario di Stato. Quello che ha fatto il Governo, risponde alle esigenze della retta e dignitosa amministrazione comunale, ed io l'applaudo.

Non mi dolgo con l'onorevole mio collega Alessio, perchè egli si sia presa tanta cura fervente degli interessi amministrativi e politici della città capoluogo del mio collegio elettorale. (*Clamori all'estrema sinistra*). No, signori, non me ne dolgo; anzi lo ringrazio, perchè ciò mi offre occasione d'incoraggiare la pubblica autorità a perseverare nella sua opera, imparziale ma ferma, di tutela della dignità e moralità amministrativa e mi dà anche occasione d'invitare il mio amico personale onorevole Alessio a tenere più in guardia la sua nota lealtà, dalle informazioni partigiane dei suoi amici politici (*Vive approvazioni a destra e al centro*).

ALESSIO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il suo fatto personale, e sia breve.

ALESSIO. L'onorevole Stoppato si è in qualche modo lagnato perchè mi sono occupato di questioni del suo collegio; ma io devo rimarcare che fra noi si combattono due diverse tendenze, nè io devo preoccuparmi dei confini delle singole aree amministrative.

STOPPATO. Ma non l'immoralità amministrativa.

ALESSIO. Non è questione d'immoralità amministrativa... (*Clamori a destra e al centro*).

PRESIDENTE. Ma a lei non è stata at-

tribuita un'opinione diversa da quella che ha espresso!

ALESSIO. Non è questione d'immoralità amministrativa: in quanto gli amici che difendono una rappresentanza politica diversa da quella del mio egregio contraddittore, sono scrupolosissimi in fatto di moralità; (*Clamori a destra e dal centro*) ed i disordini amministrativi, cui si accenna, sono opera delle denunce del commissario attuale, nominato dopo lo scioglimento del Consiglio comunale. (*Interruzioni*).

SANTINI. Dunque c'era un disordine!

ALESSIO. Ma è la pratica abituale quella di trovar disordini, dopo che è avvenuto lo scioglimento. Io capisco che si trovino disordini prima dello scioglimento: non dopo... (*Interruzioni — Clamori a destra e al centro*).

La verità si è che da parte del commissario prefettizio fu convocato il Consiglio per la nomina della Giunta; l'argomento era all'ordine del giorno, la Giunta era stata nominata. Il Governo commise una illegalità, sciogliendo il Consiglio. (*Clamori a destra e al centro*).

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Dalle ultime parole dell'onorevole Alessio rilevo questo punto sostanziale: egli ammette che disordini c'erano, solamente si lagna che siano stati scoperti dopo lo scioglimento del Consiglio. Ella, onorevole Alessio, si dà proprio la zappa sui piedi; perchè, se furono i disordini che determinarono lo scioglimento, essi naturalmente si erano verificati prima dello scioglimento, e quindi lo giustificano pienamente. (*Approvazioni a destra e al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Leali interroga i ministri delle finanze e dell'istruzione pubblica « per conoscere a qual punto siano le ricerche per i diritti che lo Stato può vantare sul palazzo Farnese, e quali provvedimenti intenda prendere in proposito ».

L'onorevole sottosegretario per le finanze ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

COTTAFARI, sottosegretario di Stato per le finanze. Debbo dichiarare all'onorevole Leali che, nell'intento di tutelare i diritti dello Stato sopra un edificio storico ed architettonico di tanta importanza, quale è il palazzo Farnese, l'Amministrazione delle finanze, d'accordo con le altre amministrazioni, ha creduto bene di nominare una

Commissione incaricata di fare gli studi opportuni (*Movimenti del deputato Leali*).

Non faccia l'onorevole Leali segni di scetticismo: perchè non si tratta di una di quelle Commissioni alle quali forse egli intende di alludere. Ma io l'invito a riconoscere che, trattandosi di fare una ricerca esattissima di documenti degli archivi di Stato, per un intero periodo storico, non era possibile decidere, lì per lì, sopra un argomento di tanta importanza, che avrebbe potuto impegnare l'Amministrazione in una lite dispendiosissima e diuturna, la quale avrebbe forse fatto il carnevale di qualche avvocato, ma non avrebbe giovato allo Stato, nè alla pubblica cosa.

Pertanto tale Commissione è stata formata nel modo seguente: di un abilissimo funzionario, il cavalier D'Arienzo, della direzione generale del demanio, di un funzionario dell'archivio di Stato, il cavalier Ernesto Ovidi che regge attualmente l'archivio di Stato qui in Roma, e di un sostituto avvocato erariale, il cavalier Maniscalco, in quanto ci possono essere appunto questioni di diritto da trattare. Siccome in questa questione vi sono ragioni storiche che dipendono dall'archivio di Stato e vi sono ragioni giuridiche, nelle quali è indispensabile l'intervento dell'avvocatura erariale e vi sono anche ragioni amministrative, delle quali deve giudicare un rappresentante della amministrazione, così si è formata, io credo, nel modo migliore questa Commissione.

Ora interessa all'onorevole Leali di affrettare gli studi di questa Commissione. Può esser certo l'onorevole interrogante che essa è stata precisamente nominata coll'intento di affrettare il suo rapporto; ma noi non possiamo esigere che venga a dare questo rapporto incompleto per soverchia fretta. Noi desideriamo che, se vi siano dei diritti da esercitare, questi siano fatti valere in tutti i modi legali possibili e lo Stato non venga, come troppe volte è accaduto, esposto a liti dispendiose che si risolvono nella vergogna e nel danno.

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

LEALI. Siccome io avevo incomodato i due ministri delle finanze e dell'istruzione, credevo che anche quello dell'istruzione volesse dire la sua parola. Ma si capisce che, dopo quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato delle finanze, avrà ben poco da aggiungere. (*Si ride*). E per conseguenza lo dispenserò dal rispondermi.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. No, chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. È vero che poco ho da aggiungere a quello che ha risposto il mio collega Cottafavi all'interrogazione dell'onorevole Leali. Siccome però nel febbraio scorso, quando l'onorevole Santini, e credo anche l'onorevole Leali, interrogarono sullo stesso argomento, io promisi che il Ministero dell'istruzione, indipendentemente da quello delle finanze, avrebbe fatto delle indagini accurate sugli eventuali diritti di proprietà dello Stato sul Palazzo Farnese, così desidero dichiarare che queste indagini furono veramente fatte e ne venne incaricato un funzionario distintissimo, il quale ha già raccolto molti documenti e notizie che sono interessanti in tale argomento.

Questo funzionario, che è assai dotto e che ha fatto già ricerche per altre questioni simili, perchè si è occupato di quelle relative al palazzo di Caprarola (che l'onorevole Leali crede uguale, ma che almeno per ora non si può dire uguale, a quella del palazzo Farnese) ha fatto sapere che continua le sue ricerche, le quali non è da maravigliare se vanno in lungo, perchè si tratta di ricerche che devono risalire fino al quattordicesimo secolo. Naturalmente, prima che le ricerche siano completate non è possibile dare un giudizio sulla grave questione. Infatti anche l'Avvocatura erariale, sulla base dei dati accennati in passato dall'onorevole Leali e di quelli pubblicati nei giornali, ha dichiarato che non poteva manifestare con fondamento il suo parere.

Intanto quanto ha esposto l'onorevole Cottafavi e quanto anche io ho detto alla Camera, mi pare basti a dimostrare la cura che pone il Governo nello studio della questione, ed a soddisfare il collega Leali.

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

LEALI. Quello che ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, me lo perdoni, mi persuade poco. La nomina di una Commissione! Sono venti anni che ho l'onore di essere qui dentro, ed ho sempre visto che i lavori delle Commissioni non si sa mai come vadano a finire; non vengono mai a una fine concreta, o se ci vengono, ci vengono in modo che pare vogliono contentare tutti e non contentano nessuno.

Il 14 dicembre scorso il *Messaggero* pubblicava un articolo di un tale avvocato Malatesta Covo, nel quale si faceva in un

sunto molto ristretto la storia di questo palazzo.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Incompletamente.

LEALI. Incompletamente, se vogliamo, ma io credo che il ministro delle finanze ed il ministro della istruzione avrebbero potuto anche incaricare questo signore... (*Mormorio — Commenti*).

COTTAFAYI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

LEALI. Prima di tutto dichiaro di non conoscere questo signore, di non aver mai parlato nè corrisposto con lui; ma io credo che si sarebbe potuto chiamarlo a dare delle informazioni. Ed io ho fatto questa nuova interrogazione perchè il sottosegretario di Stato delle finanze del tempo mi dette affidamento che prima delle vacanze estive avrebbe risolto la questione.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Risolto? Non ho potuto dire una enormità simile. Ho detto che avrei fatto studiare, come ho fatto, ma non risolto. Per risolvere una questione di questo genere, caro collega, ci vuole del tempo. (*Si ride*).

LEALI. Per lo meno, se ben ricordo, lei mi promise di riferire prima delle vacanze estive; perciò ho fatto questa interrogazione.

PRESIDENTE. Onorevole Leali...

LEALI. Signor Presidente, i miei colleghi che hanno svolto interrogazioni prima di me, hanno parlato per otto o dieci minuti. Questa è una questione più interessante che i dissidi di un comune! (*Bravo!*) è questione che interessa la Camera è l'Italia, e mi pare che, se parlo un minuto di più, ciò che non mi accade mai, perchè io sono sempre telegrafico, non sarà un gran male.

Ora io voglio sperare che la Commissione nominata dal Ministero delle finanze si incaricherà sul serio della questione e prego l'onorevole sottosegretario di Stato, mio amico personale e politico, di sollecitarla per potermi dire qualche cosa almeno alla riapertura della Camera.

Quanto al sottosegretario di Stato per l'istruzione, lo ringrazio e sono grato di quanto ha fatto per lo studio di questa questione; ma egli si è dimenticato di dirci il nome del funzionario che fa questo studio. Forse conoscendolo avremmo un affidamento maggiore sulla risoluzione di questa questione. Ho finito.

COTTAFAYI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTAFAYI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Debbo dichiarare all'onorevole Leali che non ho mai contestato in lui il diritto di potersi interessare di questa importante questione. Anzi son lieto che questa questione appassioni la Camera, perchè è sempre bello ed utile per l'amministrazione che le vengano dalla Camera stessa gli incoraggiamenti e un sussidio morale a proseguire gli studi che essa intraprende.

Però debbo dire all'onorevole Leali che egli ha equivocato seriamente confondendo la Commissione che io gli ho accennato con una delle solite Commissioni che si nominano per far perdere tempo.

Qui si tratta d'una Commissione di funzionari che ha iniziato i suoi lavori. Ora, con le opportune riserve, quando l'onorevole Leali voglia venire al Ministero, io avrò modo di fargli vedere che gli studi sono innanzi molto più di quello che egli non creda. Del resto ripeto, quando una Commissione è costituita di tre dei migliori funzionari dell'amministrazione, e fra essi il direttore dell'Archivio di Stato di Roma, che non è l'ultimo degli archivi del Regno, comprenderà l'onorevole Leali che tutto ciò dà serio affidamento che si ha tutta l'intenzione di tutelare il patrimonio artistico della nazione che sta a cuore all'onorevole Leali, mio amico, ma che sta a cuore anche più a me, non perchè l'onorevole Leali ed io non abbiamo gli stessi sentimenti ma specialmente perchè in questo momento io ho anche una speciale responsabilità.

LEALI. Ringrazio, e ci rivedremo a novembre.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dall'onorevole De Andreis rivolta al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se sia possibile che il comune di Bagnacavallo, di 16,000 abitanti, sia servito da un solo portalettere, anche per una parte del servizio rurale, nonostante gli accordi conciliativi preliminari colla Direzione delle poste di Ravenna ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. Debbo dire all'onorevole De Andreis che intendo la sua interrogazione non come è il suo tenore letterale, cioè d'una lagnanza per aversi un solo portalettere in un comune, ma nel senso

che in un comune come quello, dove vi sono già quattro portalettere, se ne debba mettere un quinto; imperocchè la distribuzione delle corrispondenze nel comune di Bagnacavallo si fa per mezzo di quattro portalettere rurali.

Ora è giusto che invece di uno ve ne siano quattro, anzi, poichè è giusto, credo che probabilmente se ne metterà un quinto, però con le riserve che sto per dire.

Bagnacavallo ha una popolazione di 16 mila abitanti circa (qualche cosa meno, ma fa lo stesso), tremilaseicento dei quali sono agglomerati nel capoluogo, e 11,500 sono sparsi in nove frazioni diverse fra loro e dal capoluogo a cominciare dai 200 metri fino a 9,900, quindi sopra un territorio abbastanza vasto.

Dunque è giusto che siavi non uno, ma quattro portalettere.

Come è succeduto che ora si presenta la questione? Il primo di giugno corrente, 24 giorni fa, è pervenuta al Ministero la espressione del desiderio da parte del sindaco, che si istituisca un quinto portalettere. Noi ci siamo messi subito allo studio, per vedere se, col modificare la circoscrizione delle zone di servizio, si possa corrispondere a quello che è non solo bisogno ma comodità degli abitanti, senza creare un nuovo portalettere, oppure se si debba creare un nuovo portalettere attribuendogli una nuova zona di servizio, mediante la ricomposizione delle altre.

Proprio ora è in istudio questa che si può dire duplice questione, che sarà risolta, secondo le nostre tendenze e abituali disposizioni, nel senso della maggiore comodità della popolazione. Ma ora non lo possiamo fare, onorevole De Andreis: tutti i fondi per questo genere di servizio, dirò meglio per i servizi rurali per comprenderli tutti, che sono disponibili nel bilancio 1907-908, tutti questi fondi furono già impegnati; di guisa che non abbiamo neppure un quattrino da disporre a favore di Bagnacavallo. Ma, intendiamoci: è già da più di un mese, prima ancora che questo desiderio fosse espresso dal sindaco e dalla popolazione di Bagnacavallo, che questi fondi non c'erano; quindi se nell'indugio vi fosse da attribuire qualche responsabilità a qualcuno, non sarebbe all'amministrazione che si potrebbe attribuirlo. Però è stato presentato un disegno di legge, che porta il numero 824, dall'onorevole ministro, all'oggetto appunto di avere fondi speciali per

questi servizi rurali in via di maggiori assegnazioni nell'esercizio prossimo 1907-908.

Ora, se l'onorevole De Andreis desidera quello che desidero anch'io, cioè che, se non si può provvedere mediante una ricomposizione delle zone, si abbia a provvedere al legittimo desiderio della popolazione di Bagnacavallo mediante la nomina di un nuovo portalettere, egli non ha da fare che una cosa sola: mettersi a braccetto con me e venire a dare la palla bianca al progetto. (*Si ride*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Andreis ha facoltà di parlare per dire se sia soddisfatto.

DE ANDREIS. Nonostante il tuono un po' aggressivo, (*No, no!*) contrariamente al carattere dell'onorevole sottosegretario di Stato per le poste, io non vorrei che l'equivoco intervenuto nella formula della mia interrogazione desse luogo ad un equivoco di sostanza che è lontano dall'animo mio. Nella frase: «sia servito da un solo portalettere» evidentemente l'unico portaletteresi riferiva all'abitato tanto più che si specificava che quest'unico portalettere ha anche un servizio rurale. Quanto al fatto che solo venti giorni fa il sindaco si sia accorto della deficienza...

BERTETTI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. L'ha detto lui.

DE ANDREIS. ...io faccio osservare che, invece, fino dal 7 maggio il sindaco aveva fatto richiesta del secondo portalettere.

BERTETTI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. Del quinto.

DE ANDREIS. Del secondo, per l'abitato. Del resto, come volete; del secondo portalettere dell'abitato compresa una parte del servizio rurale, siamo intesi così? Finalmente ci siamo avvicinati.

Dunque fino dal 7 maggio il sindaco aveva fatto la regolare richiesta; e quasi immediatamente la Direzione delle poste di Ravenna, la quale conosce perfettamente i bisogni del luogo, aveva risposto che era favorevole, anzi aveva suggerito una certa transazione e cioè di aumentare il numero dei portalettere nell'interno dell'abitato e per i luoghi vicini, ma di diminuire il numero delle distribuzioni. In base a questo affidamento, che aveva dato al sindaco la Direzione delle poste di Ravenna, credeva che al Ministero già le cose fossero pronte per una soluzione, quando invece pervenne al sindaco la risposta del ministro che dice che non ha i fondi.

BERTETTI, sottosegretario di Stato per

le poste e i telegrafi. Fino al 30 giugno non ha i fondi.

DE ANDREIS. Ad ogni modo entriamo nella sostanza e non giriamo continuamente intorno ad un piuolo, senza incontrarci.

E la sostanza è questa, che appunto, data la distanza delle frazioni rurali, non è possibile altra soluzione che l'aumento di un portalettere; perchè una qualunque riforma delle circoscrizioni sarebbe assai difficile, appunto perchè alcune frazioni distano più di dieci chilometri dal capoluogo. Il secondo portalettere, ripeto, sarà necessario. Ma poichè l'onorevole sottosegretario dice che i danari non ci sono, o almeno non ci sono fino al 30 giugno, allora è il caso di applicare il motto: « Se non ce n'è, *quare conturbas me* », perchè, se anche io mettessi sotto il torchio l'onorevole sottosegretario di Stato, non potrei levargli un soldo.

Egli mi ha però detto: « Si metta a braccetto con me perchè si voti questa legge già presentata, di maggiori assegnazioni ». Ed io gli dico: immaginatevi, egregio collega; escite da quel banco e venite a braccetto con me e voteremo insieme ».

Quando si tratta di spese per aumentare i mezzi di comunicazione e la più rapida consegna di lettere e telegrammi, l'onorevole sottosegretario di Stato stia sicuro che il mio voto sarà sempre favorevole, poichè si tratta di spese che non sono improduttive, ma che invece vengono a rendere allo Stato un utile finale maggiore.

Ad ogni modo io prendo atto della dichiarazione dell'onorevole sottosegretario di Stato, che egli non ha fondi nel senso che non li ha per ora, ed ho fiducia che gli studi che si faranno dalle autorità locali dimostreranno chiaramente che il secondo portalettere, o il quinto, come più piace chiamarlo, secondo le diverse versioni, è assolutamente necessario.

PRESIDENTE. Essendo trascorso il tempo stabilito per le interrogazioni, quelle che rimangono sono rimesse a domani.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Chiedo di parlare, per sgombrare l'ordine del giorno da due interrogazioni...

PRESIDENTE. Ma veramente per oggi sono finite.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Si tratta di due interrogazioni per la seduta di domani, riguardanti la questione dell'ex ministro Nasi.

Siccome la Camera ha deliberato che entro domani stesso sia presentata la rela-

zione della Commissione, e che la discussione sia posta nell'ordine del giorno della seduta del 27 corrente, io rivolgo preghiera agli onorevoli Comandini, Chiesa e Riccio, che hanno presentato delle interrogazioni intorno a tale argomento, di non voler insistere nelle loro interrogazioni, riservando le loro osservazioni alla sede più appropriata.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole sottosegretario di Stato, ella avrebbe potuto aspettare a fare questa domanda allorchè fosse venuta la volta delle interrogazioni di cui ella parla, tanto più che quella dell'onorevole Riccio non è stata ancor letta. Ad ogni modo, io ora domanderò agli onorevoli interroganti se intendano o no di ritirare le loro interrogazioni.

Onorevole Comandini?

COMANDINI. Dico subito che la nostra interrogazione era diretta...

PRESIDENTE. Ma dica se la ritira o no.

COMANDINI. Qui non dobbiamo soltanto dire sì o no, ma anche le ragioni del sì e del no.

Io e l'onorevole Chiesa abbiamo presentata la nostra interrogazione non per pregiudicare con un principio di dibattito la discussione che dovrà farsi sulla relazione dei Cinque, e molto meno l'abbiamo presentata per muovere critica ai considerando giuridici della Corte di cassazione, tanto più che io per educazione e per abito professionale sono abituato ad accettare, anche se come studioso non possa approvarle, le sentenze dei magistrati; ma l'abbiamo presentata perchè, data l'impressione profonda prodotta dai considerando di quella sentenza...

PRESIDENTE. Onorevole Comandini, non entri nel merito.

COMANDINI... e data l'eco larghissima che quella sentenza aveva avuto nella stampa e nel paese, ci pareva necessario che di questa impressione fosse venuta una eco anche alla Camera dei deputati, nella quale si fosse detto che noi non ammettiamo che ci siano dei giudici, per quanto supremi, che possano far credere che vi è una giustizia lenta e tarda ad arrivare per gli altolocati, e pronta a colpire coloro che stanno negli ultimi gradini della scala sociale. Ma, poichè il sottosegretario di Stato mi rivolge la preghiera di ritirare la interrogazione, io, riservandomi, ove occorra, di riprendere la parola, non ho difficoltà di appagarlo.

PRESIDENTE. Onorevole Riccio, ella acconsente alla domanda dell'onorevole sottosegretario di Stato? Dica brevemente senza entrare nel merito.

RICCIO. Non entro nel merito. Trovo giusta la considerazione dell'onorevole sottosegretario di Stato e vorrei pregare la Camera ed il Governo di fissare per questa interrogazione la data del 27 corrente. In questo modo, mi pare di acconsentire alla domanda dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella degli onorevoli Villa e Compans al ministro dell'interno e del tesoro.

L'onorevole Villa non è presente; onorevole Compans, la vuole svolgere lei?

COMPANS. Io ho firmato semplicemente *pro forma* questa interpellanza, ma siccome il nostro illustre collega Villa non è ancora interamente ristabilito, ed è giusto che lui la svolga, così pregherei la Camera di consentire che sia mantenuta nell'ordine del giorno, come augurio all'onorevole Villa di pronto ristabilimento.

PRESIDENTE. Questa interpellanza dunque sarà mantenuta nell'ordine del giorno.

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Presidente sa che, ad istanza del Governo, è stata mantenuta nell'ordine del giorno l'interpellanza dell'onorevole Villa, appunto per usare un riguardo all'illustre parlamentare, ch'era stato colpito da una sventura domestica.

Ora pregherei l'onorevole Compans, per sbarazzare l'ordine del giorno da questa interpellanza, che si trascina durante tutto questo corso di lavori parlamentari, di rimetterla alla discussione del bilancio del tesoro, che è la sede più propria ed opportuna per trattare l'argomento.

COMPANS. Io credo di interpretare il sentimento dell'onorevole Villa accettando la proposta dell'onorevole sottosegretario di Stato e ripetendo l'augurio che, nella discussione del bilancio del tesoro, possa trovarsi fra noi il nostro caro ed illustre collega.

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. Mi associo all'augurio fatto dall'onorevole Compans.

PRESIDENTE. Faccio osservare che le interpellanze non si possono svolgere che il lunedì. Quindi questa interpellanza rimane all'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

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

LACAVA, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge che riguarda la proroga dei termini stabiliti dalla legge 9 luglio 1905, circa le volture catastali.

Prego l'onorevole Presidente e la Camera di voler mandare questo disegno di legge alla Giunta generale del bilancio e di dichiararlo urgente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di un disegno di legge per la proroga del termine stabilito dalla legge 9 luglio 1905 circa le volture catastali.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia mandato alla Giunta generale del bilancio e dichiarato urgente. *(Pausa).*

Non essendovi opposizioni, così rimane stabilito.

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dagli onorevoli Mauri e Compans rivolta al ministro delle finanze « per sapere se intenda porre freno agli attacchi fiscali che dagli agenti delle imposte si compiono, specialmente nelle campagne, contro le mutue e cooperative operaie ed agricole, ostacolando con le ingiuste tassazioni lo sviluppo di queste benemerite istituzioni di presidio e progresso economico popolare ».

Onorevole Compans, intende di svolgerla lei?

COMPANS. Non vi è più ragione di svolgerla.

PRESIDENTE. Allora, è ritirata.

Segue quella degli onorevoli Greppi, Albasini-Scrosati, Cornaggia, Gavazzi e Scalini al ministro dei lavori pubblici « sulla direttissima Milano-Genova ».

A questa interpellanza, per analogia di argomento, sono connesse numerose altre interpellanze. Domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se desidera di rispondere partitamente a ciascuna, oppure di rispondere dopo che tutte siano state svolte.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Risponderò dopo a tutte.

PRESIDENTE. Allora inviterò successivamente gli onorevoli interpellanti a svol-

gere le loro interpellanze e per primo do' facoltà di parlare all'onorevole Greppi.

GREPPI. I consigli dati dalla Commissione Adamoli e che possiamo anche credere che corrispondano alle intenzioni del Governo, semplificano molto lo svolgimento della nostra interpellanza, che originariamente aveva avuto come scopo di spingere il Governo a provvedere con nuove linee alle comunicazioni fra Genova e Milano.

Sembra infatti che sia ammessa la necessità di un nuovo tunnel e di una nuova linea ferroviaria più diretta almeno fino a Tortona.

Un doveroso riguardo dunque anche ai numerosi interpellanti che vengono dopo di me mi obbliga a restringermi a quei soli punti sui quali pare vi sia qualche dubbio; cosicchè mi limiterò a trattare della urgenza e della incertezza che pare sussista tuttora intorno al tracciato.

La Commissione Adamoli, preoccupata dal bisogno di evitare una contraddizione colla prima parte della sua relazione che considerava sufficienti le linee esistenti per tutto il traffico sino al 1923, mantiene questa sua asserzione, avvertendo però che, essendo noi giunti in prossimità del 1908, quindici anni non sono un tempo troppo lungo per gli studi preliminari, i provvedimenti legislativi, e la costruzione della linea, tenuto conto dei ritardi che durante la costruzione di opere difficili possono accadere e che se per fortuna l'apertura della linea potesse anticipare di qualche anno, ciò sarebbe di grande vantaggio alle nostre comunicazioni, perchè non è opportuno aspettare l'ultimo termine della assoluta insufficienza dei mezzi attuali.

Queste ragioni non si possono certamente combattere, ma conviene rinforzarle per spingere più fortemente a guadagnare il tempo perduto, per ottenere che il compimento delle nuove linee avvenga in un tempo che si avvicini piuttosto al termine minimo di sette anni ritenuto indispensabile alla esecuzione dell'opera, anzichè al termine massimo di quindici che consente ancora una certa lentezza, anzi troppa lentezza negli studi e nelle deliberazioni preparatorie.

Tutti credo conoscano che le divergenze fra la Commissione Adamoli e il Comitato ligure-lombardo circa la necessità del traffico volgevano su due punti:

determinazione dell'aumento medio del traffico negli anni successivi al 1903;

efficacia dei trasporti di un movimento

giornaliero di circa duemila vagoni nelle condizioni di traffico dell'Appennino ligure.

Quanto al primo punto la divergenza consisteva in questo, che la Commissione Adamoli riteneva che l'aumento del traffico dovesse continuare in misura corrispondente a quella del decennio precedente, ossia crescere di duecento o duecentoventimila tonnellate per anno, il Comitato ligure-lombardo credeva dovesse crescere in misura doppia, per modo che un traffico massimo di dieci milioni di tonnellate sarebbe stato raggiunto, secondo l'opinione Adamoli, nel 1923, secondo l'opinione del Comitato ligure-lombardo molto prima, e cioè nel 1913.

A giustificare il più rapido aumento, il Comitato ligure-lombardo osservava che un grande movimento economico usa crescere in proporzione geometrica, anzichè in proporzione aritmetica e che perciò l'aumento del movimento genovese che era stato di centomila tonnellate annue nel decennio 1883-1893; e di duecentomila nel successivo, non doveva, progredendo, fermarsi a questo punto, ma continuare nella progressione fino a quattrocentomila.

Le risultanze del triennio successivo a questi calcoli sono purtroppo molto irregolari, perchè le imperfette condizioni del porto e della ferrovia non hanno permesso il normale svolgimento economico.

L'aumento però del traffico nel 1906 risulta di tonnellate 436,000 e cioè appunto in misura corrispondente a quella preveduta dal Comitato; e doppia quindi di quelle supposte della Commissione Adamoli.

Ma ci sono altri fatti gravissimi i quali dimostrano come il commercio dell'Alta Italia sia forzatamente sviato da Genova e costretto a prendere altre strade per arrivare a Milano o a Torino che sembrerebbero fantastiche e assurde.

Nella relazione della Associazione dei rappresentanti marittimi si legge:

« Se la maggior parte degli stabilimenti lombardi e piemontesi non furono obbligati a chiudere i loro opifici per mancanza di materia prima, lo si deve esclusivamente alle centinaia di vagoni di carbone che giornalmente entravano nel Regno dalle stazioni di confine di Chiasso, Luino, Ala, ecc., quasi a scherno della impotenza del nostro porto, ove giacevano — inutilizzate — oltre trecentomila tonnellate di carbone.

« I cotonei, per insufficienza di depositi e di vagoni, prendono, malgrado la maggiore spesa, la via di Brema, da dove — incredi-

bile a dirsi - raggiungono gli opifici lombardi in dieci o dodici giorni, mentre il cotone che passa per Genova vi giunge solo dopo tre, quattro e più mesi di giacenza nel nostro porto.

« Poi sono i grani della Svizzera che si stavano avviando verso il nostro porto obbligati ora ad emigrare e a ritornare all'antica via di Marsiglia per le difficoltà di noleggiare per Genova ».

Le statistiche corrispondono a queste eloquenti recriminazioni, e dimostrano che in due anni è quadruplicata la introduzione di carbone tedesco; dimostrano che per una specie di condizione analoga negli effetti a quella che precedeva il 1859, l'industria lombarda è costretta a ricorrere ai porti del Baltico, come quando c'era una unione doganale di tutti gli stati tedeschi della grande Germania e c'era invece rottura delle relazioni cogli Stati sardi.

Senza dunque insistere in cose non troppo evidenti risulta che: malgrado ogni difficoltà il movimento delle ferrovie che mettono capo a Genova cresce fortemente, in misura superiore alle previsioni Adamoli, ma che il commercio è tanto esuberante che prende vie anche strane pur di arrivare a destinazione malgrado l'ostruzione di Genova.

Si riconosca dunque, più ancora che non l'abbia fatto la Commissione Adamoli, l'urgenza assoluta di preparare e di affrettare i nuovi lavori, poichè il minore dei mali che patiremo nel periodo intermedio sarà quello di soffrire la dipendenza da porti e da ferrovie straniere, sviando il legittimo commercio nostro che è il Mediterraneo.

Queste considerazioni si aggravano pel fatto che praticamente non si possono con due mila vagoni trasportare annualmente dei milioni di tonnellate, perchè non può passare tutti i giorni il numero massimo di vagoni, e questi non possono sempre essere completi nel peso; il che rappresenta il secondo punto di dissidio colla Commissione Adamoli, nel quale certamente non si può negare valore alle osservazioni del Comitato: ma si potrà tutto al più tentare di ridurre alcun poco le differenze fra il movimento teorico e il movimento effettivo, differenza che il Comitato esprime con una riduzione del trenta per cento, analogamente a quanto oggi accade fra il movimento massimo di un giorno e la media annuale.

La persuasione dunque della urgenza mi farebbe inclinare a preferire fra i vari progetti quello che oggi è già portato a maggiore maturità di studi e che pertanto può

con minor ritardo essere eseguito; e tale io credo sia quello della direttissima assoluta studiata per conto del comune di Genova e dal Comitato ligure-lombardo, che completa con opportune modificazioni il primo progetto dell'ingegnere Navone.

Soltanto ragioni molto valide potrebbero distogliere da questo progetto che è il più completamente studiato, e che pare abbia per sé l'opinione dei geologi più competenti.

Udirò con interesse quanto in proposito vorrà rispondere il ministro. Malgrado la importanza massima che io dò alle necessità di evitare ritardi che sarebbero la conseguenza del raffronto di più progetti, non potrei oppormi a lui quando apparisse una evidente superiorità del progetto Attendoli che si è presentato per ultimo; ma nel dubbio, raccomando al ministro che voglia attenersi a quello che ha già raccolto largo consenso e da tutti è stato giudicato come opera tecnica di sommo valore.

Questa direttissima includerebbe anche un concetto nuovo, la separazione cioè del movimento fra Genova e Milano da quello di pressochè tutte le località intermedie.

Io credo questo un concetto buono ed arditto, destinato a togliere molti imbarazzi ad un movimento che per la sua grandissima importanza meriterebbe di essere organizzato come cosa assolutamente indipendente e credo ne avrebbe vantaggio il movimento commerciale delle località che ne rimarrebbero escluse; poichè non sarebbe piccolo beneficio per loro il rimanere padrone delle linee esistenti, poterle usufruire a loro esclusivo vantaggio senza vederle più ingombrate e perturbate dal prepotente movimento che intercede fra Genova e Milano.

Come rappresentante però di questa città io sento che la mia insistenza potrebbe sembrare una sopraffazione: invoco quindi soltanto, anche per questo punto, studio e giudizio sereno; mentre piuttosto mi unisco di cuore ai voti che da altri saranno espressi, perchè i vantaggi di più perfetta comunicazione siano comuni anche a Torino, a Firenze e a Bologna.

Di questa solidarietà degli interessi italiani, parlerà fra gli altri l'amico Albasini, e se spetterà a lui tutto il merito della forma che vorrà dare a questo nobilissimo assunto, io però mi rallegrerò di partecipare ai concetti che egli verrà svolgendo mediante lo scambio di firme che ci siamo accordate alle rispettive nostre interpellanze. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Dal Verme al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se non creda più rispondente, allo scopo di portare sollecito ed efficace rimedio alla situazione anormale, gravissima, del traffico nel porto di Genova, la esecuzione immediata delle opere consigliate nel 1904 dalla Commissione reale presieduta dal senatore Adamoli, fra cui la più urgente, il tronco Ronco-Voghera, che appena richiede tre anni di lavoro, anzichè costruire una nuova arteria da Genova a Milano, la quale non potrebbe essere aperta all'esercizio prima di dieci anni ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme per svolgere la sua interpellanza.

DAL VERME. Svolgerò ambedue le mie interpellanze, una rivolta al ministro dei lavori pubblici, l'altra al ministro della guerra.

PRESIDENTE. Allora permetta che dia lettura anche della sua interpellanza, rivolta al ministro della guerra, « per conoscere quali sieno i suoi intendimenti di fronte alle conclusioni a cui sarebbe venuta la Commissione reale, per lo studio del problema ferroviario di Genova, circa la progettata ferrovia da Genova a Piacenza per le valli del Bisagno, Fontanabuona e Trebbia, a cui la suprema autorità militare, in obbedienza al voto della Camera 3 febbraio 1900, ha dichiarato nel 1901 doversi dare la preferenza nell'interesse della difesa nazionale ».

DAL VERME. Se io avessi dovuto compilare la mia interpellanza al ministro dei lavori pubblici prima di conoscere il verdetto della Commissione Adamoli, l'avrei certamente compilata in modo diverso; perchè quanto ha detto in complesso la seconda relazione della Commissione Adamoli, risponde in massima al mio concetto.

Infatti quale è questo concetto? Di preparare una direttissima Genova-Milano; ma, intanto, poichè questi lavori della direttissima richiederanno almeno dieci anni (e la Commissione dice anzi dodici o tredici), fare ciò che è necessario per aumentare la potenzialità della linea esistente, e quindi al più presto il tronco intermedio Ronco-Voghera, il quale tronco era stato proposto dalla Commissione Adamoli nel 1904. Io quindi su ciò sono perfettamente d'accordo con la Commissione reale.

Non riesco però a comprendere come, nella attuazione di questo concetto, la Commissione Adamoli abbia mutato il tracciato

di questo tronco intermedio; cioè a dire perchè, invece della Ronco-Voghera, di cui si parla continuamente nella relazione del 1904, parli invece oggi della Ronco-Tortona.

Io non comprendo perchè si sia cambiato; tanto più che, nel determinare quale delle due direttissime si dovesse fare, la Commissione ha preferito quella che porta il nome dell'ingegnere Attendoli, anzichè quella del Comitato ligure-lombardo; e quindi parmi che si dovesse mantenere il primitivo concetto del tronco intermedio Ronco-Voghera; perchè questo è parte integrante della direttissima Attendoli.

Ripeto: non comprendo perchè si sia cambiato; le linee sono le medesime; le città sono tutte al loro posto; ci sono persino gli stessi deputati; soltanto sono cambiati i ministri. (*Cenni del ministro dei lavori pubblici*). Non dico a lei, onorevole Gianturco.

E, per questo punto, non vado avanti; perchè so che ne parleranno altri, e soprattutto ne parlerà il mio amico Meardi, il quale conosce il caso speciale molto più a fondo di quello che lo conosca io: quindi ciò che l'onorevole ministro dei lavori pubblici risponderà all'onorevole Meardi, lo considererò come risposto a me.

E passo addirittura alla Genova-Piacenza, di cui è menzione nella seconda interpellanza; la quale però, quantunque rivolta al ministro della guerra, può considerarsi anche rivolta al ministro dei lavori pubblici, perchè è rivolta al Governo.

Dico subito, perchè i miei colleghi che svolgeranno le loro interpellanze in seguito non abbiano a credere che io sostenga cosa impossibile, cioè la necessità di fare la Genova-Piacenza piuttosto che la Genova-Milano, dico subito che non ho mai pensato a questo. Sono due linee che hanno due scopi assolutamente diversi, come lo indica l'andamento delle vallate, che è obbligato dalla convessità della linea di displuvio dell'Appennino che segue quella del golfo di Genova, a distaccare contrafforti fra i quali corrono le valli divergenti, a ventaglio, molto diversamente da quelle che si vedono fra Piacenza e Bologna, dove, invece, essendo la linea di displuvio una linea retta, le vallate sono parallele. Così gli scopi delle due linee sono diversi: l'una ha per iscopo Milano; l'altra, Piacenza. Quindi, nessuna competizione fra le due linee; si dovranno fare l'una e l'altra, in un avvenire più o meno remoto.

Ciò premesso, prendo in esame le varie

affermazioni della relazione, che si riferiscono alla Genova-Piacenza, perchè ho da fare qualche rettifica e talune osservazioni.

Si dice, anzitutto, che la Genova-Piacenza è lunga 128 chilometri. Questo è vero, secondo il progetto della Società Mediterranea. Perchè di questa linea sono stati fatti molti progetti, cominciando da uno fatto, nel 1874, dall'esimio ingegnere Soldati.

Dei due ultimi progetti, uno è stato compilato dalla Società Mediterranea, la quale ora non esiste più come società esercente, ma che, per ragioni che potete ben comprendere, non aveva interesse a fare la linea; tanto è vero, che c'erano state trattative perchè la facesse la Società Adriatica. Queste società non erano molto d'accordo fra di esse. Ora alla Mediterranea interessava preparare un progetto, che dimostrasse la convenienza di non costruire la nuova linea; e l'hanno allungata.

Invece il progetto ultimo, fatto per cura del Comitato, dal compianto ingegnere Ferdinando Rossi, misura soltanto 123 chilometri. Questo è l'ultimo progetto.

Si dice poi che il percorso Genova-Tortona-Piacenza, oggi di 146 chilometri, sarà ridotto, col tracciato della direttissima, a 130. Invece sono andato a guardare il progetto della direttissima Attendoli, che è quello scelto dalla Commissione, ed ho trovato che sono 134.

«Dunque non è esatto il dire che si abbia il medesimo percorso da Genova passando per Tortona a Piacenza, come passando dalla linea nuova attraverso l'Appennino, perchè vi sono undici chilometri di differenza.

È sempre il nove per cento. So bene che il computo delle distanze reali non basta e bisogna fare il computo delle distanze virtuali; ma quando si comincia a fare il computo delle virtuali in base alle reali inesatte, diventa anche inesatto il secondo computo.

Si aggiunga poi che nel progetto ultimo della Genova-Piacenza si è fatto in modo che la galleria non dovesse essere troppo lunga, appunto per la difficoltà dei terreni, e naturalmente, se si vuole avere una distanza virtuale minore, non vi sarebbe che abbassare la linea e fare la galleria più lunga; così la distanza virtuale sarebbe diminuita.

Ma la principale accusa, che si fa alla Genova-Piacenza, è quella dei terreni che

attraversa, che si dicono instabili. Nel campo geologico il relatore della Commissione ha spaziato molto, tanto che vi si trovano non poche contraddizioni, ciò che è naturale in un campo così incerto, nel quale si lavora su indizi ed i pareri naturalmente riescono diversi e talvolta opposti. Le stesse divergenze vengono segnalate per la Genova-Rigoroso-Tortona alle pagine 139, 140 e 141 della relazione, dove sono citati i pareri diversi dei professori Sacco, Taramelli e Roveredo.

Malgrado le divergenze, si desume dai rapporti che nella maggiore percorrenza della grande galleria, nella direttissima Genova-Milano-Rigoroso-Tortona, i terreni sono cattivi secondo il professore Roveredo, nelle peggiori condizioni secondo il professore Sacco.

Bastano questi due giudizi di questi due distinti geologi per dimostrare che cosa sia geologicamente l'Appennino ligure, attraverso il quale si sono fatti tanti progetti di traversata. Non è quindi il caso di stupirsi se anche la Genova-Piacenza incontri terreni instabili. Non deve essere dunque una causa di rigetto la condizione dei terreni.

Dirò di più. Annessa alla seconda parte della relazione Adamoli vi è una bella carta geologica che io credo sia anche esatta, per quanto possa essere esatta una carta geologica. Da questa carta geologica, annessa alla relazione, risulta che la Genova-Piacenza dovrebbe traversare dal Bisagno alla valle di Fontanabona e da questa all'alta Trebbia e giù fino a valle di Bobbio, quella formazione terziaria che si conosce sotto il nome di « scisti argillosi, galestri, con passaggi ad argille scagliose ».

Ora per coloro che hanno fede nella geologia (perchè io credo che in materia geologica vi siano i credenti ed i miscredenti), dirò che la stessa qualità dei terreni è segnata sulla stessa carta per le regioni della Polcevera e dell'Alta Scrivia, sino al Nord di Ronco. Non avete che a guardare la carta per vedere non solo il colore (perchè nel colore vi sono alle volte certe sfumature e si potrebbe sbagliare), ma anche la lettera con la quale sono contraddistinti i diversi terreni. Voi vedrete che il terreno, lungo il quale dovrebbe correre la Genova-Piacenza, è quello stesso lungo il quale sono già passate l'antica ferrovia di Busalla che io ricordo di aver visto costruire cinquantacinque anni or sono, e la Succursale dei Giovi.

Ora, se quelle due linee hanno potuto far servizio e far servizio bene, per quanto possa farlo una ferrovia di montagna, soprattutto la prima, con così forti pendenze, l'una per mezzo secolo, l'altra per oltre venti anni, io non so davvero spiegarmi come nello stesso terreno ora si dica che non si potrebbe costruire la Genova-Piacenza.

Questo io ho detto per i credenti nella geologia. Per quelli che non ci credono, dirò che quella valle del Trebbia che sarebbe destinata ad accogliere questa nuova ferrovia, è già percorsa da una strada rotabile nazionale che è stata progettata nientemeno che da Napoleone I. Ora questa strada nazionale, lunga 141 chilometri, da Genova a Piacenza che io ho occasione di percorrere ogni anno, salvo che in un tronco, a valle del ponte di Barberino in provincia di Piacenza di una dozzina di chilometri, non ho mai visto essere spostata o abbassata per effetto di frane. Soltanto nel tratto che ho accennato vi sono realmente frane continue, ma la valle è talmente larga, che la ferrovia può prendere posto al basso, mentre ora la nazionale corre sui fianchi (e fu un errore), precisamente come corre la ferrovia da Bologna alla Porretta in quella valle del Reno che è pure dell'Appennino e che è pure soggetta a sconvolgimenti.

E per la geologia ho finito.

A pagine 48, 49 e 50 la relazione contesta al prolungamento della Genova-Piacenza per Cremona l'allacciamento alla linea del Brennero. Ora nel campo tecnico appare chiaro a tutti l'andamento diretto. Si trova sopra una linea lunghissima e strettissima, (e me ne appello al mio amico Bergamasco, che è ingegnere) senza bisogno di quegli artifici, regolarissimi, che gli ingegneri usano per disegnare una lunga linea che abbia molti cambiamenti di direzione. Questa si trova tutta sopra una stessa lista; e ciò dimostra il suo andamento generale rettilineo, sia che vada direttamente a Domegliara sulla linea del Brennero, sia che vada a Verona. E qui mi cade acconcio di dire che nella relazione non ho visto fatto alcun cenno di questa variante della linea da Cremona a Verona, variante che io ricordo di avere accolto, quando ho presentato il progetto come presidente del Comitato un anno fa alla Commissione Adamoli; ho cioè accolto il giusto suggerimento di quegli egregi tecnici che mi facevano vedere l'opportunità di allacciarsi a Verona anziché a Domegliara. Ma nella relazione, di questo, che è pure di grande importanza, non so

perchè, non si fa alcun cenno. Certo è che con questa linea diretta da Genova a Verona per Piacenza e Cremona il risparmio di percorso è grandissimo.

Potrà essere valutato tra 80 a 90 chilometri secondo i casi; secondo cioè se si considera come termine Domegliara oppure Verona, secondo lo stato presente delle linee, o coll'allungamento di 19 chilometri che subiranno i treni da Genova alla linea di Venezia col riordinamento della stazione di Milano.

Eppure la relazione ne contesta il carattere di linea diretta al Brennero; e sapete perchè? Io veramente sono rimasto molto sorpreso: perchè si dice: « oggi Genova non ha traffico col Brennero, e lo stesso porto di Venezia, più vicino, concorre in misura molto scarsa (leggo testualmente le parole) al traffico di transito verso le regioni dell'Austria e della Germania ».

Ora sembra a me che non si possano mettere a confronto i due porti che si trovano in mari diversi, perchè le provenienze sono assolutamente diverse. Si possono mettere a confronto i porti di Trieste, di Fiume e di Venezia che sono tutti in fondo dell'Adriatico; si possono mettere a confronto i porti di Marsiglia, Genova e Savona che sono sulla stessa costa dello stesso mare. Ma, io sbaglierò forse, pare a me che non si possa in questo caso mettere a confronto Venezia con Genova, perchè le provenienze dall'Atlantico per lo stretto di Gibilterra non andranno mai a Venezia a fare quel lungo giro, ma andranno a Genova, anche che il tratto di ferrovia da Venezia al Brennero sia più breve. A me pare che sia così.

Quanto allo scarso traffico, oggi non essendovi una ferrovia diretta da Genova al Brennero, è naturale che il traffico diretto non esista: le merci, giunte a Milano, trovano aperta la via del Gottardo, e vanno per il Gottardo; ma quando potranno andare al Brennero direttamente, risparmiando almeno 80 chilometri, senza passare per il centro congestionato di Milano, vi andranno.

E qui permettetemi che io citi il parere di un'alta autorità, del presidente del Consiglio di amministrazione della Südbahn, il barone Chlumecky, che è stato ministro in Austria, presidente della Camera austriaca, ed ultimamente fu ministro del commercio, e quindi anche delle ferrovie. Io ho avuto il piacere di conoscerlo, e una volta mi ha anche scritto, in perfetto italiano.

Avendo ricevuto da me una carta, su cui

era segnato l'andamento della nuova linea, mi rispondeva così:

« Dalla carta si riconosce che senza dubbio la progettata linea Genova Domegliara sarebbe di grande vantaggio per alimentare il traffico della nostra linea tirolese verso Genova, e che quindi la Südbahn non potrebbe che desiderare la costruzione di questa nuova linea ».

Io ho voluto citare queste parole, perchè mi era stato detto che l'amministrazione della Südbahn avversava questa linea. Voi vedete che non solo non l'avversa, ma invece desidera che si faccia.

Dopo aver criticato alcuni punti della relazione, accenno ad una omissione.

Non ho visto (forse potrò sbagliare) ma nel volume non ho visto fatto cenno di questo speciale fatto; che, cioè, la prima parte della linea Genova-Piacenza, da Genova salendo il Bisagno, serve anche per la linea interna.

Io non tratterò della linea interna, perchè altrimenti andrei troppo per le lunghe (altri ne parleranno); ma voglio dire intanto che il primo troneo che percorre la bassa valle del Bisagno e la galleria che passerà dal Bisagno nell'alta valle della Fontanabona, ha lo stesso tracciato di questa linea interna che dovrà un giorno o l'altro congiungere Genova con la Spezia, indipendentemente dalla litoranea, pur venendo questa raddoppiata, se così si crede. Ma ciò non deve impedire che si debba fare una linea interna e soprattutto per il tratto da Genova a Chiavari, per il quale pare fatta apposta la valle di Fontanabona, la quale, contrariamente all'abitudine che hanno tutte le valli scendenti alla costa, corre parallelamente al mare.

Finalmente vengo alla questione per la quale ho incomodato il ministro della guerra. Il relatore e la Commissione non hanno potuto fare a meno di segnalare la Genova-Piacenza come una linea di interesse militare; a proposito di che sta scritta questa frase:

« Soltanto la Genova-Piacenza offrirebbe una soluzione corrispondente alle esigenze militari ». Ma il mio plauso termina qui, perchè poi segue una motivazione inesplicabile: si dice, difatti, per spiegare questa frase giustissima: « perchè essendo protetta contro le offese provenienti dal mare, costituirebbe una sicura comunicazione fra Genova e la media valle del Po ». E la motivazione finisce qui.

Ora, non c'è bisogno di essere nè geo-

grafo, nè stratega, per vedere che tutte le linee che partono dal mare per attraversare la catena dell'Appennino, dopo alcuni chilometri sono al riparo dalle offese del mare.

I vantaggi strategici sono ben diversi. Ma si dirà: come mai la Commissione ha fatto una motivazione così ingenua? Io non lo so; dico soltanto che essendomi rivolto, pochi giorni or sono, dopo letta la relazione, ad un autorevole membro della Commissione, egli mi ha scritto e poi mi ha detto che il testo della relazione in questa parte non corrisponde alla deliberazione che si è presa nella Commissione plenaria. Voglio sperare che vi sia un equivoco, un *qui pro quo*.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Deliberazione o motivazione?

DAL VERME. La frase che ho letta è quella che è; la motivazione è diversa; invece ce n'era un'altra, perchè si comprende benissimo che le linee trans-appenniniche sono tutte fuori dalle offese dal mare. È questo un fatto grave su cui richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro.

Al posto di quella motivazione io potrei leggere il parere che mi ha dato undici anni or sono il compianto generale Sironi, che fu mio maestro ed autore di pregiati scritti, e che nell'esercito è reputato uno dei più colti generali e quello che si può dire un geografo militare.

Egli scrisse una memoria che non saprei riassumere; ma io pregherei l'onorevole Presidente di permettermi che io ne trascriva nel resoconto qualche brano che più specialmente riguarda l'argomento. Tanto più mi dispenso dal leggere anche in piccola parte questa memoria, perchè il mio amico Pistoia, che ha pure un'interpellanza su questo argomento, tratterà della speciale questione.

Mi valgo del cortese assenso dell'onorevole Presidente e riassumo la importante memoria.

La memoria incomincia col dire che l'importanza militare della Genova-Piacenza è veramente eccezionale. Più avanti dice che « confondendosi a sud colle posizioni nelle quali si esplicherebbe la difesa esterna di Genova ed a nord generando la Stretta di Stradella, determina con questi due punti un poderoso sbarramento fra il mare e il Po, di un valore militare eccezionale, come quello che si oppone normalmente alle operazioni svolgentisi nella zona di destra del fiume ».

Dal succinto quadro sovraesposto delle condizioni « che conferiscono allo sbarramento Genova-Stradella una importanza così capitale in rapporto al teatro di guerra dell'Italia settentrionale, emerge il valore sommo delle comunicazioni che, collegandone i punti estremi, permettono di trasportare con celerità e intensità di movimento dall'uno all'altro e lungo le fronti, le truppe ed i materiali.

« È chiaro che la potenzialità difensiva e difensivo-offensiva della Piazza di Genova e della Stretta di Stradella, nonchè dell'interposto massiccio, dipenderanno non soltanto dalla proprietà intrinseca di ciascuno di quei punti e del loro insieme e dai mezzi d'azione che il comando in capo avrà raccolti intorno a ciascuno di essi, ma altresì dalla più larga o più limitata facoltà accordata dalle comunicazioni, di far gravitare tali mezzi, a seconda degli eventi e colla voluta sollecitudine, verso quei punti ove l'impiego loro è richiesto ».

Dopo un seguito di argomentazioni del genere, il generale Sironi scrive:

« Da tutte le considerazioni che si sono accennate sin qui ed alle quali molte altre se ne potrebbero aggiungere, scaturisce evidente la somma importanza e forse, con più ragione, la necessità nell'interesse della difesa dello Stato, che una nuova linea ferroviaria colleghi Genova con Piacenza, ma in condizioni tali di percorso che la mettano al sicuro da attacchi tanto da mare che da terra e con un tracciato che ad essa consenta la maggiore produttività, conciliabile colla natura del terreno, per entro al quale dovrà essere costruita. A queste condizioni soddisferebbe certamente e nel modo più desiderabile la progettata ferrovia Piacenza-Genova, seguendo le valli della Trebbia e del Bisagno ».

Dopo di avere accennato al passaggio per la testata della Valle di Fontanabuona e sul modo di salvaguardarla da un possibile sbarco a Chiavari, il dotto scrittore così continua:

« Finchè, adunque, il difensore saprà mantenersi in possesso dello sbarramento, sia mercè di una difensiva abile e tenace, sia mercè di una felice controffensiva, la ferrovia Piacenza-Bobbio-Genova non correrà alcun pericolo; di modo che, permettendo essa il rapido trasporto anche di grossi carichi, fra le importantissime sue estremità, contribuirà potentemente, coll'ausilio pure della rotabile esistente, a dare una grandissima consistenza all'azione di-

defensiva dello sbarramento, come altresì ad accrescere notevolmente le proprietà difensivo-offensive che esso trae dalla sua giacitura, dalla sua struttura topografica e dai suoi rapporti colla costa, colla pianura alessandrina e coll'Oltrepò ».

« Arroggi che essa ferrovia col suo prolungamento pure progettato fino a Cremona, mentre guadagnerebbe grandemente dal lato del traffico, avvicinerrebbe alla Stretta di Stradella, alla Piazza di Genova ed ai punti intermedi, le risorse delle provincie lombardo-venete, allargando considerevolmente il proprio raggio d'azione verso tutto il territorio che si trova sulla sinistra del medio Po ».

« Ne è da tacersi che la ferrovia in questione, permettendo di portare rapidamente truppe nella valle di Fontanabuona, agevolerebbe non meno la difesa locale, che l'eventuale azione offensiva contro il nemico che sbarcato sulla Riviera di Levante, mirasse allo accerchiamento di Genova ed a puntare per Borzonasca verso le alte valli dell'Aveto e del Taro, ovvero si dirigesse contro la Magra e la Spezia ».

La memoria chiude con queste parole:

« La progettata ferrovia ha in sue favore considerazioni militari di prim'ordine che ne consigliano la costruzione e consigliano a formare i voti più fervidi affinchè essa possa quando che sia passare dallo stato di semplice progetto a quello di attuazione ».

Non posso dispensarmi dall'accennare al parere dato dal capo di stato maggiore dell'esercito a proposito di questa ferrovia, e dico subito che sono stato da tempo autorizzato a comunicare questo parere che del resto è stato già comunicato al Comitato della ferrovia; tanto più che questo parere è stato richiesto da un voto formale della Camera, del 3 febbraio 1900.

Il capo di stato maggiore è stato invitato in due diverse occasioni a dare il suo parere su questa ferrovia; la prima volta nel maggio 1901 per la ferrovia Genova-Gavi-Novi in confronto alla ferrovia Genova-Piacenza, ha risposto che si debba dare la preferenza alla ferrovia che passa per la valle della Trebbia.

In altra occasione, nel dicembre 1901, per la ferrovia direttissima Genova-Tortona-Milano secondo il progetto proposto dal municipio di Genova, sempre in confronto della Genova-Piacenza, il capo di stato maggiore dell'esercito ha confermato il parere che « per soddisfare nel miglior modo agli inte-

ressi della difesa nazionale, una nuova comunicazione trans-appenninica fra Genova e la valle del Po avrebbe dovuto svolgersi per la valle di Trebbia». E il Ministero della guerra nello stesso dicembre 1901 ha risposto al Ministero dei lavori pubblici che, esaminati i vari progetti esclusivamente dal punto di vista della difesa dello Stato, riteneva doversi dare la preferenza alla comunicazione ferroviaria fra Genova e Piacenza per la valle di Trebbia.

Ora dopo tutto quello che io ho esposto, domando come si spieghi l'indifferenza, e forse peggio che l'indifferenza, della Commissione reale per una linea che si è dichiarata così solennemente non la migliore, ma « l'unica soluzione che corrisponda alle esigenze della difesa ». A questo proposito attenderò dall'onorevole ministro della guerra una risposta, e quando me ne volesse dare una anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici, gliene sarò molto grato. Io non chiedo molto; chiedo soltanto che si faccia il progetto di dettaglio di questa linea, dappoichè nella relazione della Commissione si dice, a proposito anche delle direttissime che sono allo stato di progetti di massima, che bisogna fare i progetti di dettaglio. Pare a me che la mia domanda sia molto modesta.

Si preparerà così il lavoro delle due direttissime per l'avvenire più o meno prossimo, secondo lo sviluppo dei commerci, e, ad un tempo, si preparerà una ferrovia di primissimo eccezionale interesse militare.

Non deve spaventare la spesa, che riuscirà distribuita in lunghi anni; io dicevo dieci; ma saranno 12 o 13. Quando ricordiamo di avere speso più di 90 milioni nella ferrovia Faenza-Firenze, sulla quale non passa alcuno: quando si spendono, o si spenderanno 80 milioni nell'impianto ferroviario di Milano, demolendo la stazione centrale che è costata 40 milioni (vedete che parlo di milioni a decine), e quando vediamo (ritorno al tema di cui si è ieri parlato) la vicina alleata, così parsimoniosa ed oculata, completare, in modo meraviglioso, la sua rete ferroviaria con intenti essenzialmente strategici, non dobbiamo spaventarci della spesa che occorrerà per questa ferrovia.

Io sono troppo inoltrato negli anni, per nutrire speranza di vedere in esercizio questa linea. Fui sempre beneviso a' miei montanari che mi hanno mandato a Montecitorio, anche quando non parlavo loro di ferrovie: essi non ne avevano, non ne hanno, e non credevano neppure di poter avere

una ferrovia, che d'altronde riguarda solamente alcuni comuni, ma non riguarda me affatto. Se ho mantenuto viva la proposta che data da oltre un quarto di secolo, e se persistereò in essa malgrado tutto ciò che possa avere scritto la Commissione reale nella sua seconda relazione, la ragione dovette ricercarla: primo, nella mia ferma convinzione, condivisa da tanti tecnici che valgono almeno quanto i tecnici della Commissione reale, che una linea diretta da Genova, per Piacenza, Cremona e il Brennero è nell'interesse del traffico di sette provincie, attraverso le quali è destinata a correre; secondo, nel carattere eminentemente strategico della linea, resa oggi, dopo il completamento ferroviario della vicina alleata, assolutamente indispensabile. Col favorire questa linea il Governo farà ad un tempo gli interessi del traffico e risponderà alle esigenze della difesa nazionale. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Guastavino, Reggio, Graffagni, Gallino N., Costa-Zenoglio, Croce, Cellesia, Bertarelli, Botteri, Landucci, al ministro dei lavori pubblici, « sulla urgente necessità di costruire, senza indugio, una linea ferroviaria direttissima che unisca Genova con Milano ».

L'onorevole Guastavino ha facoltà di parlare.

GUASTAVINO. La pubblicazione di questa seconda parte della relazione Adamoli circa il problema ferroviario del porto di Genova mi esime da qualunque considerazione intorno all'argomento.

Voi, onorevoli colleghi, certamente avete tutti quanti letto le conclusioni di questa relazione, che sono esplicite, e, più che esplicite, concordano perfettamente con i desideri di non pochi comuni, anzi con i desideri di tre provincie principali: Milano, Torino e Genova.

Io non entro nella questione tecnica, perchè non sono un tecnico, e mi limito solo a dirvi e a dimostrarvi come l'accordo tra queste provincie e la volontà dei tecnici sia perfetta.

Il ministro, nel rispondere alcuni mesi fa ad una interrogazione, in proposito, diceva quanto segue: « Nell'attuale questione ferroviaria abbiamo la necessità di provvedimenti maggiori che sono di effetto non immediato, ma di più lunga scadenza, tra cui la ferrovia Genova-Milano, la importanza della quale non si può disconoscere da alcuno ».

Dunque il ministro, ed era precisamente l'onorevole Gianturco, cominciava ad ammettere la necessità di questo provvedimento ferroviario, di questa linea Genova-Milano.

Ma vi è di più; dopo questa dichiarazione vennero le affermazioni categoriche delle tre provincie di Milano, Torino e Genova che, durante una seduta famosa tenuta nel salone del palazzo Tirsi a Genova, stesero un memoriale dove si presero le identiche conclusioni della necessità accennata dall'onorevole Greppi di una linea di rettilissima Genova-Milano.

Ora è uscito questo secondo volume della relazione Adamoli, che così conclude: « ultimato ora il nostro lavoro ci sia lecito l'augurio che dal campo degli studi si passi a quello dell'azione, senza dubbiezze e senza tergiversazioni che sarebbero colpevoli di fronte alle prementi esigenze della nostra attività commerciale ».

Questo secondo volume che, ripeto, voi tutti avrete letto o potrete leggere quando vorrete, esamina i diversi progetti presentati, e conclude precisamente per la necessità della immediata costruzione della di-rettilissima Genova-Milano.

A me non rimane per conseguenza che richiamare il ministro alle sue categoriche promesse ed alle sue affermazioni; vale a dire di mettere mano immediatamente a questa linea riconosciuta da tutti una necessità impellente.

PRESIDENTE. Segue la interpellanza dell'onorevole Raineri al ministro dei lavori pubblici, « sul problema ferroviario che interessa il porto di Genova ».

Non essendo presente l'onorevole Raineri, s'intende che abbia ritirato questa interpellanza.

Segue quella dell'onorevole Meardi al ministro dei lavori pubblici, « sulla opportunità di costruire una nuova ferrovia tra Genova e Milano, nè richiesta dai bisogni presenti del traffico, nè efficace per eliminare prontamente gli ostacoli che lo inceppano ».

L'onorevole Meardi ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

MEARDI. L'argomento delle comunicazioni tra Genova ed il settentrione è degno invero di tutte le cure del Governo e del Parlamento; come quello che si connette alla prosperità ed all'avvenire del nostro massimo porto nazionale. Certo è, che la opinione pubblica ha mostrato di apprezzarne tutta la importanza con le sue manifestazioni.

Lo provano i diligenti studi che ne fecero valenti tecnici, e l'intenso lavoro di Comitati e di più numerose Commissioni commerciali, industriali ed amministrative, accompagnato da una larga fioritura di aspirazioni e di progetti; lo provano l'interessamento con il quale il pubblico attendeva la seconda parte della relazione della Commissione Adamoli; e la stessa vigorosa azione parlamentare la quale si estrinseca colle numerose interpellanze che oggi si svolgono. La seconda relazione Adamoli porta il suo giudizio intorno al complesso problema delle ferrovie che interessar possono il porto di Genova. Ma io mi limiterò ad esporre qualche considerazione sulle conclusioni cui essa addivenne relativamente alla di-rettilissima Genova-Milano ed al completamento delle linee attuali in tale direzione.

Così, senza allontanarmi dai concetti che informano la mia interpellanza, mi sarà dato giustificare l'azione del Comitato sorto nella provincia di Pavia per patrocinare la costruzione delle opere proposte dalla Commissione Adamoli fin dal 1904 pel completamento delle linee attuali al di là di Ronco e più specialmente il tronco ferroviario Ronco-Voghera studiato dall'ingegnere Vittorio Riccadonna.

Onorevoli colleghi: per risolvere convenientemente una questione, la prima cosa che occorre, è di stabilirla nei suoi termini precisi, chiari, non ricercati artificialmente per giungere ad ogni costo ad una data soluzione, ma veritieri. Ora il Comitato pavese così si è posto il problema delle comunicazioni tra Genova e Milano.

Di fronte agli infiniti e rilevanti impegni che premono sullo Stato per rendergli possibile di esercitare lodevolmente le sue ferrovie, val meglio ch'esso cominci ad eseguire subito con moderato dispendio le opere minori sufficienti a perfezionarle e completarle, oppure è preferibile che esso deliberi senz'altro la costruzione d'una nuova grande arteria richiedente una spesa di parecchie centinaia di milioni, non sufficientemente giustificata dai bisogni del traffico odierno e che lascierebbe intanto sussistere per molti anni i guai che oggi si lamentano? (*Interruzione del deputato Guastavino*).

Ebbene, parve a noi che ragionevolmente il primo concetto dovesse prevalere sul secondo, sia nell'interesse dello Stato come proprietario delle ferrovie, sia nell'interesse pubblico, e cioè dei contribuenti. Giacchè se molti sono i bisogni delle ferrovie, e pur

si ammettesse che tutti possano essere dimostrati urgenti, ben disse l'onorevole Tedesco nella tornata dello scorso 16 dicembre, che anche l'urgenza aver deve le sue graduazioni ed a questa graduatoria è opportuno conformi l'azione sua il Governo, anche in tema di costruzioni ferroviarie.

Noi dunque non siamo avversari della direttissima che si renderà pure necessaria in un tempo prossimo, ma ne contestiamo la decantata urgenza; e crediamo che prima di costruirla, si debbano completare le linee attuali mediante il tronco Ronco-Voghera che abbrevia il percorso fra Genova e Milano di ben sedici chilometri con spesa relativamente modesta. E questa nostra tesi giustificano validi argomenti non solo d'indole finanziaria ma anche tecnici.

È suffragata in primo luogo da considerazioni di finanza. Il bilancio della nazione è oggi abbastanza florido; ma è vero altresì che noi non dobbiamo esagerarne la potenzialità di fronte al fenomeno a cui assistiamo giornalmente di richieste di sempre nuovi e maggiori dispendi in ogni ramo della colossale pubblica azienda. Tutti i servizi pubblici hanno bisogno di essere rafforzati. L'immensa falange degli impiegati reclama di continuo ulteriori miglioramenti. L'istruzione e l'educazione delle nostre masse esige che molti milioni si dedichino a combattere l'analfabetismo che è la funesta piaga d'Italia. E guerra e marina non debbono essere trascurate se vuolsi rinvigorire la compagine militare dello Stato. Insomma una marea di desideri e bisogni infiniti e mai abbastanza soddisfatti ne incalza, quasi lusingandoci che l'età dell'oro si fosse dischiusa pel paese, sicchè minaccia di travolgerne, se non avremo la forza di porvi un argine.

Nè questo basta. Dimenticare non dobbiamo l'impegno d'onore preso verso la patria, da oltre trent'anni, quantunque con effetti assai scarsi, di una vasta riforma tributaria, la quale equivale a riforma di sgravi. Non è dunque solo il problema ferroviario che si impone, ma molti altri complessi, gravi, urgenti richiedono milioni e milioni. È giocoforza quindi procedere con cautela nel decretar spese, tenendo conto della nostra potenzialità, se non vogliamo con la prodigalità compromettere una situazione finanziaria conquistata con mille stenti.

MIRA. Ma sono i bisogni del commercio, dei trasporti...

MEARDI. Parleremo anche di questo, onorevole Mira; abbia pazienza e mi lasci

dire, tanto più che non riusciremo le sue interruzioni a farmi cambiare di parere. (*Si ride*).

Pertanto niuno vorrà contestare che, anche in tema di costruzioni ferroviarie, è necessario tener presenti le condizioni del bilancio dello Stato, le quali costituiscono pur sempre il nodo vitale d'ogni problema economico, politico e sociale. Si proceda adunque con grande prudenza nel decretare nuove ferrovie, mediante un indirizzo che tenga conto e degli impegni già presi al riguardo e di una ragionevole giustizia distributiva verso regioni che ancora ne sono prive, e della reale loro necessità. Ma indipendentemente da queste considerazioni, la nostra tesi è suffragata da importantissime constatazioni di fatto che è bene rammentare.

Innanzitutto, nelle odierne nostre condizioni, il proposito più saggio, il bisogno più impellente per l'amministrazione ferroviaria nostra è quello di provvedere alle deficienze lamentate delle linee esistenti nel modo più sollecito, con opere di efficacia sicura ed immediata per rimediarvi. Ora questo scopo non può raggiungersi colla vagheggiata colossale ferrovia la quale, fra studi ancora da compiersi ed altri preparativi per la successiva esecuzione, richiederà non meno di 10 a 12 anni per essere aperta all'esercizio.

È dunque più razionale il rimediarvi con opere minori, le quali immediatamente in due o tre anni ci toglierebbero da questo marasma in cui da tanto tempo ci dibattiamo. (*Commenti*).

La direttissima Genova-Milano, tutti lo sapete, nel suo primo tronco contiene un valico appenninico da 16 a 20 chilometri, che rappresenta una spaventosa incognita tecnica, economica e finanziaria.

Purtroppo l'esperienza del passato ne insegna che in costruzioni simili sono possibili le più sgradite sorprese. Io non ho che a richiamare alla vostra memoria ciò che è accaduto per la galleria della Succursale dei Giovi che pure è lunga soltanto otto chilometri. Pel tronco da Rivarolo al di là dell'Appennino era preventivata una spesa dai 24 ai 25 milioni: ebbene ne è costato 94. E la grande galleria fu appaltata per 14 milioni e ne occorsero 60: solo il suo ultimo tronco, quello che sbocca a nord, di poco più di un chilometro e 200 metri, presentò tali e tante difficoltà che la galleria dovette rinnovarsi più volte sicchè l'impresa abbandonò i lavori, e si dovette, per

finirla, affidarne la costruzione alla Mediterranea a rimborso di spesa, e spendendovi nientemeno che 14 milioni. Mi direte: speriamo che il nuovo valico non si presenti in condizioni così disastrose. Ma niuno può garantirci contro temibili disinganni.

Io vedo che nella stessa relazione Adamoli, e lo ha già accennato l'onorevole amico mio, generale Dal Verme, si manifestano mille preoccupazioni sulle condizioni geologiche dell'Appennino in questa località. Quantunque gli studiosi di geologia facciano talora un poco come i clinici al letto del malato, vale a dire siano discordi, però in questa circostanza e nel caso specifico, io ne trovo due, che sono unanimi nel loro parere. Il professore Sacco dice (pagina 139 della relazione Adamoli) che, dei 18 chilometri della grande galleria, ben 13 sono in terreni pessimi, con l'aggravante di ritrovarsi nel mezzo della galleria con diversi sottopassaggi a corsi acquei, e di venire tagliati nel senso della loro direzione stratigrafica, cioè nella peggiore posizione possibile.

Il professore stesso ritiene perciò che le gravi difficoltà da incontrarsi nella esecuzione di questa galleria, che sbocca a Rigoroso, secondo il progetto del Comitato ligure-lombardo, non solo porteranno la spesa di costruzione molto al di là del previsto, ma perdureranno ancora per un tempo ulteriore. Ed il professore Rovereto conferma che solo tre chilometri sul complesso della galleria si può sperare di perforarli in terreni stabili; tutto il resto è in terreno cattivo. Altro io non aggiungo su questo argomento e passo ad una seconda constatazione.

Per giustificare la direttissima, occorre sapere quale sia l'aumento presunto del traffico di Genova e quale in conseguenza sia la potenzialità ferroviaria, occorrente per smaltirlo.

Ora circa all'aumento, la prima relazione Adamoli lo stabilisce, in seguito a molti studi e dopo aver compulsate numerose statistiche, in 220 mila tonnellate annue, raggiungendo perciò nel ventennio un massimo sviluppo di 10 milioni di tonnellate.

E nella seconda relazione, non solo si confermano queste ipotesi, ma si accenna ad una considerazione, anche più grave, per confermarne la esattezza. Si afferma cioè che non è dato sperare in un maggiore aumento opponendosi nelle presenti condizioni del porto la stessa sua effettiva potenzialità.

Si legge infatti a pagina 17: « Nelle condizioni presenti degli impianti non si può fare assegnamento sopra una potenzialità, superiore alla media di 1300 carri al giorno, cui corrisponde un movimento ferroviario di cinque milioni di tonnellate. Un aumento notevole della capacità del porto potrà solo conseguirsi quando saranno ultimati i lavori di ingrandimento, deliberati dal Consorzio il 30 settembre 1903, fra cui la formazione del nuovo bacino del Faro, la galleria delle Grazie, ed altre opere maggiori ».

Vano dunque è basarsi sui calcoli fantastici per proclamare che il porto è suscettibile di un traffico maggiore. Essi sono contraddetti da due argomenti: l'uno desunto dall'esperienza del passato e dalle statistiche; l'altro, dalla stessa potenzialità del porto.

Ma la relazione Adamoli accenna un'altra causa di inferiorità del porto di Genova. È un tasto doloroso che io, non genovese, mi sento in obbligo di sinceramente rilevare.

Duplici è la deficienza che in esso si riscontra e che merita tutte le cure del Governo e del Consorzio: una è quella prodotta dalla mancanza materiale degli impianti, delle banchine, dei binari, dei magazzini, dei meccanismi, di ciò che, insomma, forma il corredo necessario d'un grande porto commerciale; l'altra consiste nella difettosa organizzazione del lavoro, nei privilegi, nei monopoli, nell'azione di consorterie padronali e di leghe operaie che lo sfruttano ostacolandone in cento modi il libero movimento.

GUASTAVINO. Si vanno eliminando.

MEARDI. Ma adesso esistono, e sono purtroppo una crittogama molesta per cui il porto di Genova non può acquistare in confronto dei porti esteri il posto che la sua posizione geografica gli assegna anche nel commercio internazionale.

Si legge a pagina 23 della relazione: « L'arredamento del porto è insufficiente. Il servizio di manovra si eseguisce ancora con cavalli, sistema scartato in tutti i grandi porti. Mancano gli argani idraulici ed elettrici già adottati a Venezia e gli apparecchi di carico e scarico ed elevatori e gru: difettano aree coperte di deposito, rendendolo così necessario per giorni e settimane sulle chiatte il cui noleggio aumenta in ragione della ricerca. Le operazioni tutte sono soggette a spese ingenti di custodia e di carico e scarico con aggravio del commercio. Ecco le cause per cui l'aumento delle im-

portazioni nel Regno è minore a Genova che in altri porti mercantili italiani. In una relazione dell'ingegnere Ehrenfreund al quarto congresso degli ingegneri ferroviari in Torino si constata infatti che nel complesso dal 1895 al 1902 in confronto dell'aumento del 22 per cento a Genova, si è avuto quello del 41 per cento a Venezia e del 61 per cento a Savona. La qual cosa fa ritenere che il porto di Genova, sia per le ristrettezze dei suoi mezzi, sia pel naturale spostamento delle correnti commerciali, vede diminuire la sua zona di competenza nazionale a vantaggio di altri porti ».

Ora a questo infelice stato di cose è urgente porre rimedio.

Ma come?

Non con la direttissima che solo fra dieci o dodici anni potrà far sentire la sua efficacia; ma con due provvedimenti di effetto immediato. Bisogna dare al Consorzio i mezzi pecuniari che ora gli mancano, onde porlo in grado di compiere le opere deliberate. Il Consorzio versa, bisogna pur dirlo, in strettezze finanziarie. Noi creammo un ente che ha suscitato molte speranze, ma riuscì un gran fantasma appunto perchè non gli abbiamo somministrato l'ossigeno che lo rinvigorisca e lo faccia vivere.

Lo ripeto. Non è la direttissima che riuscirà a modificare le condizioni del traffico genovese, se prima non si eliminano tutte queste cause di malessere nel porto che deve riceverlo.

Come nel corpo umano dal clinico si verificherà sempre un deficiente funzionamento delle arterie, se il cuore è malato, così voi invano attenderete la prosperità del commercio da una nuova ferrovia, se l'organo generatore è difettoso e guasto. Ed in secondo luogo è necessario che l'amministrazione consorziale colla massima vigoria spezzi la fitta rete di interessi egoistici che vi imperano, piovre funeste ed ostacolo perenne alla sua prosperità.

Tutto ciò, per dimostrarvi che non è una tesi sbagliata la mia, quando dico: prima facciamo quello che è umanamente possibile, perchè le ferrovie attuali rendano quel che possono, e poi provvederemo alla direttissima.

Egredi colleghi! Mi rincrescerebbe di stancarvi; (*No! no! parli!*) ma io credo che l'argomento meriti d'essere sviluppato per la sua grande importanza, con amore e diligenza.

E passo ad un'altra osservazione.

I tecnici più competenti e la Commissione

stessa Adamoli, avendo stabilito che il traffico del porto in circa venti anni raggiungerebbe il massimo di dieci milioni di tonnellate, quale potenzialità ferroviaria occorre per ismaltirlo?

Sia nella prima che nella seconda relazione si afferma che le ferrovie debbono essere capaci di convogliare almeno duemila carri al di là dell'Appennino verso il nord. Ora è essenziale il domandarsi: Le condizioni delle ferrovie attuali saranno all'uopo sufficienti?

Questo è il vero nodo della questione; se ciò non fosse, niuno potrebbe ragionevolmente opporsi alla immediata costruzione d'una nuova ferrovia. Ed è ciò tanto vero che a dimostrare questo assunto, i fautori della direttissima concentrano ogni loro sforzo.

Essi giustamente si avvedono che per generare la convinzione che la vagheggiata opera colossale è urgente, occorre provare che le ferrovie presenti non sono capaci di garantire il trasporto dei duemila carri...

MIRA. Precisamente!

MEARDI. Ma questo loro tentativo si infrange contro la dimostrazione completa ed esauriente che viene data al riguardo e nella prima e nella seconda parte della relazione Adamoli.

MIRA. Si è che le previsioni sono sempre superate dai fatti e l'aumento dei trasporti è sempre maggiore.

Una voce al centro. Non è vero.

MIRA. Ma questo risulta chiaro dai fatti.

MEARDI. Se l'onorevole Mira, di cui rispetto il convincimento, permettesse anche a me di esporre tranquillamente il mio, glie ne sarei grato.

MIRA. Sono contentissimo di sentirlo. Sono qui per questo.

MEARDI. A pagina 35 della seconda relazione io leggo:

« Con le opere proposte si possono far salire duemila carri al giorno a Ronco, mediante le linee attuali, la cui potenzialità si accrescerà ancora più con le funicolari e con la trazione elettrica ».

E notate o signori, che noi dobbiamo pure preoccuparci giustamente di questi coefficienti nuovi, i quali o direttamente o indirettamente fanno sì che la potenzialità delle linee non solo duplicherà, ma riuscirà senza dubbio più che triplicata. Transitano sotto i valichi di Busalla e della succursale circa 2,500,000 tonnellate di carbone, merce povera e pesante. Or bene, con la sola fu-

nicolare che gli ingegneri Protti e Carissimo proposero al Consorzio, più di un milione e mezzo verrebbe trasportato in un anno, dal porto a Busalla, di altrettanto alleggerendosi il servizio delle ferrovie.

Anche a Savona è in via di costruzione una funicolare da quel porto a San Giuseppe al di là dell'Appennino; e sarà un'altra considerevole quantità di carbone che transiterà per quella via a servizio delle industrie piemontesi e lombarde con ulteriore diminuzione d'ingombro alle ferrovie che dipartendosi da Genova salgono a Ronco.

La stessa navigazione fluviale che adesso è all'ordine del giorno e mediante la quale i battelli dall'Adriatico potranno salire a Pavia e di là per i molti canali Lombardi trasportare le merci povere, a Milano ed a tutta quella immensa zona industriale che la circonda, indubbiamente apporterà un grande sollievo alle ferrovie che dal porto di Genova si dirigono a settentrione; perchè una parte dei carboni e di altre mercanzie pesanti si troverà dal commercio più comodo e più economico spedirle per la via acqua.

Ma lasciamo stare queste discussioni e veniamo ad un coefficiente ben più rilevante per la sua efficacia e che nessuno potrà negare, agli effetti cioè della trazione elettrica adottata nei valichi Appenninici. Essa infatti produrrà veri prodigi.

Io trovo nella relazione Adamoli che applicandola al valico di Busalla, a semplice aderenza, (perchè vi sarebbe altro sistema, anche più efficace) i 374 carri, che presentemente possono passare in quella galleria, saliranno a 1,500.

L'altro valico della succursale senza trazione elettrica, ha un transito di carri 1,566, e 250 quello della linea di Ovada, son dunque già 3,316 carri che le tre ferrovie sono capaci di trasportare verso settentrione. Se poi, visto il buon esito della applicazione dell'elettricità alla linea di Busalla, si volesse estenderla alle altre due gallerie, il che si farebbe senza grave dispendio, la potenzialità ferroviaria si eleverebbe ad un quantitativo immensamente superiore ai due mila carri necessari per sfollare il commercio di Genova per oltre un ventennio. Ed allora perchè si dovranno anticipare centinaia di milioni per una ferrovia che per molti e molti anni rappresenterà qualche cosa di superfluo e di vero lusso? Niuno può negare che essa costituisce un lusinghiero ideale, ma non si venga a procla-

mare che è opera urgente. È cosa bella e comoda, non necessaria.

Le ferrovie presenti, eseguendo quanto fu proposto dalla Commissione Adamoli fino dal 1904, acquisteranno tale potenzialità da soddisfare il traffico del porto col massimo aumento presumibile, e si arriverà sempre in tempo a provvedere ulteriormente colla direttissima ai maggiori bisogni, anche attendendo diversi anni per studiarne meglio il progetto e prepararne con ogni prudenza la costruzione.

Gli stessi ministri dei lavori pubblici che si susseguirono in questi ultimi anni, con solenni dichiarazioni fatte in Parlamento, confermarono sempre questi concetti. Voi permetterete ch'io ne richiami alla vostra memoria alcune, poichè esse acquistano speciale valore, essendo l'espressione obbiettiva, serena, disinteressata, di eminenti personaggi che studiarono a fondo l'argomento e sentivano tutta la responsabilità del pubblico bene.

Il Lacava, nella seduta del Senato del 20 febbraio 1900 ed il Giusso, nella tornata del 18 novembre 1901 espressero la convinzione che i valichi possano essere messi in grado di sfollare il traffico di duemila e più vagoni giornalieri, e che perciò non vi era bisogno nel momento presente di aprirne un altro.

Il ministro Balenzano nella tornata del 10 dicembre 1902 alla Camera disse: « Immensi sono i problemi, ma non è possibile risolverli tutti in un giorno; andiamo adagio, serenamente, senza preoccupazioni, col solo intento che tutti ci unisce, cioè di provvedere ai bisogni di tutte le regioni onde raggiungere il progresso della nostra Italia. Ampliato il porto, fornite le banchine di ferrovie e di attrezzi, creati parchi di vagoni nell'interno del porto, acquistato un sufficiente stok di carri e locomotive, si potrà tranquillamente studiare il problema di nuovi valichi, senza farsi illusioni. Indiscutibilmente bisogna pensare al domani, che richiederà certamente nuovi valichi ferroviari; ma è un bisogno non urgente, imperocchè con l'attuazione dei due rimedi indicati, la potenzialità delle presenti linee si raddoppierà ».

E lo stesso ministro nella discussione del Senato del 29 dicembre 1901 avea risposto all'onorevole Colombo: « Debbo ora fare un'altra dichiarazione rispetto ai valichi appenninici. E dirò subito con la consueta franchezza che questa mi sembra una preoccupazione assolutamente prematura.

Gli attuali valichi dei Giovi che ora sono ventilati col sistema Saccardo e che possono domani essere facilitati coll'adozione della trazione elettrica, potranno bastare per un carico giornaliero dai duemila ai tremila vagoni ».

Ed anche l'onorevole Tedesco, nel gennaio 1906 in Genova, ripeteva la dichiarazione che non si poteva parlare di direttissima dovendo eseguire lavori indiscutibilmente assai più necessari e che tutto verrebbe a suo tempo.

Ed il ministro Gianturco stesso nella tornata del 16 dicembre 1906 così manifestò il suo pensiero sulla questione delle linee nuove:

« Il Governo ha creduto di non potere fin d'ora, trattandosi di stabilire il programma dei lavori più urgenti, determinare le linee nuove da costruire.

« Il primo nostro dovere non era e non è forse quello di mettere in assetto il patrimonio ferroviario esistente? Noi abbiamo quindi provveduto all'assegnazione dei soli fondi necessari per ottenere tale assetto, poichè andare più oltre non era possibile ora, mancandoci ancora studi completi, proposte concrete, tracciati sicuri e progetti che stabilissero preventivi per lo meno sufficientemente approssimativi per la costruzione delle linee nuove ».

Confesso quindi che assai mi stupisce vedere i genovesi, così giusti estimatori delle necessità del porto, concentrare ogni loro energia nel reclamare la direttissima, che, se provvede ad un più o meno lontano avvenire, non sana i molti guai presenti; ed invece rimanere apatici, indifferenti, oppositori di tutte le opere di minor dispendio che in breve si potrebbero costruire con immenso beneficio del traffico ligure-lombardo.

Ed in prova di questa affermazione vi cito il caso delle funicolari e della Ronco-Voghera. Fino dal 1903 gli ingegneri Crotti e Carissimo hanno proposto al Consorzio un progetto di una funicolare aerea che con adatti meccanismi e con trazione elettrica avrebbe in brevissimo tempo scaricate le navi del carbone trasportandolo al di là dei Giovi a Busalla. Esso presentava rilevantissimi vantaggi che voi tosto apprezzereste anche solo enunciandolo, senza bisogno che io entri in maggiori particolari: eppure trovarono opposizione. Innanzi tutto nella stessa amministrazione del Consorzio, per il motivo che avrebbe ridotto ad un decimo il lavoro degli operai. Strano modo di adottare le utili invenzioni della scienza!

Oggi il carbone è scaricato dagli uomini con dei cesti e deposto sulle chiatte, con spesa e perditempo enormi. Si proponeva con bene ideate tramogge di compiere l'operazione con mezzi meccanici. Era un evidente guadagno di tempo e di spesa. Ma non si volle e si impose agli ingegneri Crotti e Carissimo di modificare il loro progetto in modo che non fosse diminuito il lavoro degli operai. Così si adottano in Genova i meravigliosi trovati del progresso.

Ma un'altra opposizione, sorda, latente si ebbe per parte dei proprietari di chiatte, poichè metà del commercio del porto, per chi non lo sapesse, si pratica ancora con il mezzo preadamitico delle chiatte, barconi su cui si depositano le mercanzie ed il carbone e dove restano sovente a lungo, pagando congruo affitto. Sistema che non è usato più in nessun altro porto. (*Interruzioni*).

E così pure, egregi colleghi, i genovesi hanno sempre osteggiato la Ronco-Voghera. La ragione l'ha proclamata solennemente al banchetto in Genova del 24 febbraio 1907 uno dei fautori più eminenti della direttissima. Egli ha infatti dichiarato che le proposte contenute nella prima relazione della Commissione Adamoli (fra cui era appunto compresa come urgente la Ronco-Voghera) non erano da approvarsi, perchè avrebbero offerto un pretesto al Governo per ritardare la direttissima, che si voleva ad ogni costo.

Ed è con ciò luminosamente dimostrato che da un lato la direttissima non è necessaria dal momento che altre opere minori ne rimandano la opportunità e che d'altra parte questa povera Ronco-Voghera, che i genovesi non vogliono, presenta una efficacia veramente ragguardevole per migliorare le condizioni del traffico ligure-lombardo.

Una voce. Chi è?

MEARDI. È l'onorevole senatore Colombo.

Altra voce. È sospetto!

MEARDI. Perchè sospetto? (*Interruzione del deputato Mira — Conversazioni*).

Lasciatemi dire, verrò anche a questo, se non abuserò della vostra pazienza. (*No, no! — Parli!*)

Rispondo direttamente alla osservazione del collega Mira.

Leggendo appunto la seconda parte della relazione Adamoli, una cosa mi ha meravigliato, e cioè che, dopo la incubazione fra la prima e la seconda relazione, durata due

anni e mezzo, sia venuta fuori, in tema della direttissima, una manifesta contraddizione. Infatti, nella prima si sostiene con ragionamenti efficaci che, tenuto conto del traffico presumibile di Genova e delle condizioni delle ferrovie presenti, le quali possono essere in breve migliorate, la direttissima non era necessaria; che essa sarebbe opportuna in un avvenire più o meno prossimo, e che quindi avevamo tempo innanzi a noi per studiarla ed eseguirla.

Nella seconda invece si esprime una diversa opinione con grande evoluzione di convincimenti. Si ammette cioè, e vengo a lei, onorevole Mira, che la direttissima è necessaria, e che se ne debbano subito cominciare gli studi per poi predisporre la costruzione.

La relazione è assai parca nel dare di questo fatto la giustificazione. Se la sbriga vagamente osservando che è bene si provveda alla costruzione della direttissima per quando saranno ultimati i lavori del porto.

Ma i capisaldi dell'aumento ventennale del traffico del porto e della potenzialità delle ferrovie presenti rimangono sempre invariati e non permettono si addivenga nel 1907 a conclusione diversa da quella del 1904. Ed invero i calcoli del traffico sono forse diversi?

L'onorevole Mira mi fa segno di sì. Ed io dico di no, con la relazione Adamoli alla mano. In questa si afferma che, dal 1904 al 1906, l'aumento fu solo di tonnellate in media 188 mila e cioè inferiore alle 220 mila presunte, e pertanto tiene ferma tale presunzione di 220 mila.

Per addivenire a diversa conclusione, la Commissione deve avere, dunque, abbandonato i criteri tecnici per ispirarsi a concetti di altra natura.

GUASTAVINO. Maturazione di giudizio.

MEARDI. Maturazione di giudizio ed opportunità politica. (*No, no!*) Neppure può giustificare il variato apprezzamento l'essere passato l'esercizio delle ferrovie da una società privata allo Stato.

Le condizioni delle ferrovie sono oggi quali erano in mano della Mediterranea, anzi sono alquanto migliorate, coi provvedimenti adottati. Perciò, se allora urgente non si considerava la direttissima, tanto meno lo sarebbe oggi.

E neppure può giustificarsi la urgenza della direttissima, come ho visto accennare su alcuni giornali, dal famoso disservizio

ferroviario che tanta iattura arrecò al commercio nazionale e per il quale insorsero così giusti reclami!

Bene è vero che il disservizio ferroviario fu l'argomento principale con cui i genovesi seppero attrarre, nell'orbita delle loro aspirazioni, tutto ciò che vi è di più eletto nelle organizzazioni amministrative, industriali, commerciali ed anche politiche di tre regioni importantissime d'Italia, cioè, della Lombardia, del Piemonte, della Liguria.

GUASTAVINO. Ma, scusi, lei non c'era alla seduta?

MEARDI. Non c'ero. Ma i resoconti dei giornali d'ogni partito hanno largamente riferito quanto avvenne nell'assemblea del palazzo Tirsi il 24 scorso febbraio, ed hanno anche riprodotto l'ordine del giorno che vi fu approvato.

La constatazione essenziale è che quell'assemblea fu riunita per protestare e contro il marasma ferroviario e provocare dal Governo provvedimenti energici per rimediare. E ciò spiega la larga adesione che ebbe. Ma in fatto, tutto fu predisposto perchè in prima linea, dai convenuti tutti, fosse approvato un ordine del giorno, il quale dichiarasse urgente la costruzione della direttissima. Ora io ammetto che questa fu invero una mossa strategica di primo ordine ed un abile artificio di guerra...

Una voce. Abilissimi i genovesi se sono riusciti.

MEARDI... in quanto con un moto collettivo imponente dei rappresentanti di tre regioni riuscirono ad impressionare e l'opinione pubblica, ed il Governo, ed il Parlamento stesso. I moralisti potranno criticare come scerretti e pericolosi questi metodi di azione e ritenerli fors'anco indice di decadenza parlamentare, ma la loro efficacia è incontestabile. Tuttavia, nessuno potrà ritenere i promotori del convegno di Genova così ingenui da credere che in realtà il disservizio ferroviario sia causato dalla mancanza della direttissima e che la sua costruzione, effettuabile fra dieci o dodici anni, avrebbe potuto rimediare ai fenomeni morbosi del presente.

Il disservizio ferroviario, lo sappiamo tutti, è dovuto a ben altre cause. Innanzi tutto alla deficienza di carri, di macchine, di impianti nelle stazioni, prodotto da una politica di miopia ferroviaria ventennale per cui inevitabilmente abbiamo ereditato le nostre ferrovie in uno stato veramente deplorabile. In secondo luogo è prodotto da una

certa confusione, da una specie di disorientamento verificatosi per l'affrettata e forse non abbastanza studiata organizzazione data all'amministrazione ferroviaria, fenomeno che si ripercosse con perturbazione sullo stesso personale, nel quale, se vi sono gli ottimi, ed i buoni, si contano pure gli scadenti. E questi con la disciplina infiacchita, col minor zelo nell'osservanza dei loro doveri hanno potuto concorrere a render più sensibili le deficienze del servizio; infine esso è prodotto dalla morbosa azione (diciamolo francamente) di chi aveva interesse che si mantenesse. Io vi potrei citare il caso dei carboni, occorso a ditte della mia città che invano ne reclamavano l'invio ai fornitori a ciò obbligati da contratto, i quali rispondevano che erano impossibilitati di farlo per la mancanza dei carri, ma recandosi a Genova ed offrendo 5 o 10 lire di guadagno a tonnellata, immediatamente si trovavano i vagoni, ed immediatamente si caricavano e partivano per la loro destinazione. (*Interruzioni*). Si verificarono adunque fatti che lasciano credere vi fosse chi traeva un lucro dal disservizio ferroviario...

CAVAGNARI. Questo lo lasci dire ai diffamatori del porto di Genova.

MEARDI. Onorevole Cavagnari, qui non si tratta di diffamazioni ma di fatti purtroppo veri, a me notificati da persone di onestà incontestata.

GUASTAVINO. Allora li denunci: questo è il suo dovere di cittadino.

MEARDI. Non è mio ufficio quello che mi suggerite...

Dunque la modificazione negli apprezzamenti della Commissione relativi alla direttissima non è giustificata neppure dal disservizio ferroviario.

E passo a rilevare un'altra contraddizione evidente nelle conclusioni della Commissione Adamoli relativamente al completamento delle linee presenti.

Infatti nella prima relazione si proclamava la Ronco-Voghera come indispensabile ed urgente, all'infuori delle decisioni a prendersi circa la direttissima. Nella seconda invece la si abbandona sostituendovi la Ronco-Tortona.

Perchè voi possiate farvi un'idea della questione è necessario che io richiami al vostro pensiero le condizioni delle linee presenti.

Voi sapete che due sono i valichi che portano a Ronco, quello di Busalla e quello della Succursale dei Giovi. Con essi arrivano al di là dell'Appennino quattro binari e vi

si congiungono proseguendo due soli verso Novi.

Sulla tratta Ronco-Novì si concentra quindi tutto l'immenso traffico di merci e viaggiatori verso il nord. Basta accennare a questo fatto per comprendere con quali angustie esso si svolga e come il provvedimento più urgente non sia la costruzione di una nuova ferrovia, ma il completamento pronto di queste linee, prolungandole e completandole con altri due binari.

All'uopo si presentano tre soluzioni: o raddoppiare i binari verso Novi, di fianco agli esistenti. Ma la Commissione Adamoli scartò questa ipotesi sia perchè costava discretamente, sia perchè dovendo costruire due nuovi binari, conveniva dirigersi di preferenza verso Milano e sgombrare così Novi dal colossale traffico che presentemente lo ingombra: oppure correre a levante su Milano col tronco Ronco-Voghera studiato dall'ingegnere Vittorio Ricca-donna e con minore percorso di sedici chilometri sulla linea presente, tenendo conto che il 47 per cento del commercio genovese si dirige direttamente sulla metropoli lombarda: oppure infine adottare una via media che da Ronco corra su Tortona e poi da Tortona volgendo a destra per Voghera e Pavia, mediante le linee presenti, raggiunga Milano. (*Interruzioni*).

Egredi colleghi, vi prego di credere che qui non si tratta di interesse locale, ma bensì di ricercare quale sia la migliore soluzione nell'interesse generale. Nè la questione deve ridursi ad una meschina competizione fra due città.

MIRA. Facciamo la direttissima per Voghera (*Si ride*).

GUASTAVINO. Allora sarebbe campanilismo.

MEARDI. Onorevole Guastavino, ella potrà rivolgere a chiunque l'accusa di campanilismo, ma non a me, perchè io le posso dire che sarei personalmente interessato a patrocinare la direttissima proposta dal Comitato ligure. Veda combinazione!

Il suo tracciato infatti passa alle porte del mio paese natio, il quale finora non ha ferrovie, e dove si trovano le mie proprietà; eppure io penso che si debba invece volgere per un'altra via, contrariamente al mio interesse personale, e mi faccio difensore del tronco Ronco-Voghera.

GUASTAVINO. Ma almeno permetterà di dire che ella sostiene un errore. (*Comenti*).

MEARDI. Questa ferrovia di 45 chilo-

metri rappresenta tecnicamente la soluzione più razionale ed opportuna per due motivi principali.

La Ronco-Tortona in confronto del presente percorso, risparmia circa 7 chilometri, la Ronco-Voghera 16. Questa è linea affatto libera, diretta, indipendente, che volge su Milano, principale obiettivo che debbesi tenere presente nel decidere una nuova comunicazione con Genova e verso Piacenza e l'Emilia.

Quella, nella tratta fra Tortona e Voghera ritrova la doppia corrente commerciale di Alessandria e dell'Emilia e di Genova-Milano. Vi sarà quindi ostacolato un regolare servizio. Ed infatti, prevedendo questa difficoltà, la Commissione Adamoli suggerisce in quella tratta il raddoppiamento dei binari.

La Ronco-Voghera rappresenta l'ipotesi di un triangolo rettangolo, ha maggior libertà di movimento, indipendenza di traffico, minor percorso.

Ma la Commissione Adamoli, nella sua seconda relazione, dimenticando tutte le belle pagine dettate nella prima in favore della Ronco-Voghera, finisce per abbandonarla, preferendo la Ronco-Tortona.

Io credo che la linea di Tortona sia utile e giustificata, in quanto che, prolungandola su Mortara, vi offre il mezzo di una linea direttissima Genova-Tortona-Mortara per il Sempione, col guadagno di 14 o 15 chilometri sul percorso odierno. Ma non mi sembra la più indicata e la più razionale per raggiungere Milano in confronto della Ronco-Voghera.

Due sono le ragioni con le quali la Commissione giustifica la diversa conclusione sua. Essa dice che la Ronco-Voghera costa circa 20 milioni di più e richiede assai maggior tempo per essere costruita, mentre noi abbiamo urgenza di provvedere ed il tempo rappresenta quindi un valido coefficiente di preferenza. Quanto al costo, non so con quali calcoli suffraghi la sua affermazione; essa stabilisce che la Ronco-Voghera costerà 50 milioni di fronte alla Ronco-Tortona che ne costa 29. Ma io osservo che gli studi definitivi, eseguiti con sei mesi di lavori, della Ronco-Voghera ne danno un preventivo di 40 milioni e che per tale somma a *forfait* abbiamo una ditta seria e come tale già riconosciuta dal Governo, la quale è disposta a darne compiuta la costruzione in 30 mesi o 36 al massimo, accettando le multe per qualsiasi ritardo.

Notate inoltre che per la Ronco-Tortona,

alla spesa presunta dei 29 milioni dovette aggiungere circa 8 milioni per il raddoppio dei binari, nella tratta di 16 chilometri verso Voghera, sicchè la spesa salirà almeno a milioni 37. La differenza del costo si riduce quindi a 3 o 4 milioni.

Ora, non si sa comprendere come tanta preoccupazione ciò faccia sorgere, mentre si è disposti a largheggiare centinaia di milioni nella nuova ferrovia.

Ma oltre agli altri vantaggi accennati, il maggior costo è compensato dal guadagno annuo di circa 2 milioni che beneficherà il commercio sugli 8 chilometri in più che risparmia la Ronco-Voghera.

Si dice che la linea su Tortona si potrà costruire più presto. Ma ciò non sarà possibile. Pensate che il progetto ne è di larga massima e che va studiato e ristudiato: il Sertorio, infatti, che lo tracciò sulle carte dello stato maggiore, ha presentato tre soluzioni e non sa neppure indicare quale sia la migliore.

E noi abbiamo invece uno studio già completo che in brevissimo tempo può essere approvato ed eseguito. E se la Ronco-Voghera deve costruire chilometri 45, la Ronco-Tortona ha uno sviluppo di 36 chilometri da Ronco a Tortona con 7 chilometri di galleria, più 16 chilometri di raddoppiamento binari per Voghera, in totale chilometri 52, sicchè non può richiedere molto minor tempo per la sua costruzione.

Un'ultima osservazione importantissima. La Ronco-Voghera s'imporrà per una altra circostanza essenziale. Facendo il terzo valico, voi vi troverete al di là di Ronco o di Pietrabisàra nelle precise attuali condizioni e con gli stessi inconvenienti. Oggi arrivate a Ronco con quattro binari e due soli proseguono pel nord.

Quindi la necessità di affrettarsi a completare la linea con altri due. Ma quando voi avrete costruito il nuovo valico della direttissima, vi troverete nell'identica situazione difettosa, in quanto che avrete sei binari a nord dell'Appennino e poi solo quattro che proseguiranno oltre. Sarete perciò nella necessità assoluta di completare la nuova linea per darle con indipendenza la maggiore potenzialità. Nè all'uopo sarà conveniente raddoppiare i binari su Tortona che è giro vizioso per raggiungere Milano, ma sarà più logico e razionale volgere direttamente su questa città colla Ronco-Voghera che oggi si lascia in disparte. Solo in tal modo avrete un ventaglio perfetto e completo di ferro-

vie, a servizio del traffico genovese per il settentrione, e cioè quella di Novi a Torino pel Piemonte ed il Moncenisio, quella di Tortona-Mortara pel Sempione e il Gottardo, quella di Voghera-Pavia in direzione di Milano.

La Ronco-Voghera, adunque, costituisce il miglior completamento delle linee attuali ed è anche la tratta più opportuna intermedia della direttissima Genova-Milano, tenuto presente che la Commissione Adamoli nettamente esclude che la direttissima stessa abbia un tracciato che lasci in disparte Voghera e Pavia. Il tracciato della direttissima studiata dagli ingegneri Attendoli e Riccadonna per Voghera e Pavia, è altrettanto breve quanto quello patrocinato dal Comitato ligure-lombardo, e costa meno. Non v'è quindi ragione per non toccare Pavia, capoluogo importante di provincia, sede di fiorente università, centro di diramazioni ferroviarie verso la Lombardia orientale e l'Emilia non che verso il Piemonte, futuro emporio della navigazione fluviale. Il tempo è galantuomo e ne darà ragione.

E qui ho già troppo abusato della vostra pazienza e concludo.

Dirò dunque che la seconda relazione Adamoli mi lascia l'impressione che la Commissione abbia concretate all'ultimo momento le sue conclusioni, abbandonando i concetti tecnici rigorosi che avevano informato la prima, per ispirarsi a criteri di altra indole, che saranno lodevolissimi, ma che sentono alquanto di opportunismo. Mi pare insomma che rendasi manifesto il suo proposito di riuscire a soddisfare il maggior numero di aspirazioni possibili, senza però darne, a mio avviso, una esauriente e ragionata dimostrazione e senza formulare all'uopo proposte precise e concrete. Per limitarmi alle considerazioni che svolgo relativamente alle ferrovie del nord e dell'occidente, io osservo infatti che essa accontentò i liguri colla Oneglia-Galessio e sussidiariamente colla Savona-Cartosio, i torinesi coi miglioramenti alla linea del Moncenisio, i tortonesi colla Ronco-Tortona, i mortaresi facendo loro balenare la possibilità di una futura Tortona-Mortara, i vogheresi e pavesi stabilendo che dalla direttissima debbano essere toccate le loro città, i fautori infine della direttissima coll'ammetterne la convenienza.

Insomma, in questa lotta incruenta di desideri e di progetti, vi può essere qualche

ferito leggermente, ma nessun morto e quindi il compiacimento sarà generale.

Tenuto conto di queste risultanze e delle diverse contraddizioni constatate, è naturale ch'io esprima il voto che l'onorevole ministro non abbia fretta di accettare senz'altro ad occhi chiusi le conclusioni della Commissione; ma prima di proporre al Parlamento proposte concrete per definitivamente sistemare le ferrovie che interessano il porto di Genova, si compiaccia provocare su esse i voti dei tecnici competenti e dei corpi consultivi per essere almeno certi che le soluzioni da adottarsi saranno tecnicamente e razionalmente le migliori possibili nell'interesse generale dello Stato.

Rivolgo pertanto all'onorevole ministro due raccomandazioni. In merito alla direttissima, se realmente si abbiano tanti milioni disponibili da anticiparne la costruzione, quantunque l'urgenza non ne sia dimostrata, io lo prego che nello studio che se ne dovrà fare, tenga conto del progetto Attendoli-Riccadonna, il quale, sotto l'aspetto della lunghezza, del costo, del tempo di costruzione, è migliore assai di quello presentato dal Comitato ligure-lombardo. La relazione che ne fu presentata, dimostra ciò luminosamente.

Quanto al completamento delle linee presenti piuttosto con la Ronco-Tortona che con la Ronco-Voghera, vi ho espresso il mio avviso. Credo la prima utile, quale compimento di una linea direttissima verso il Sempione, ma credo consigliata e preferibile la Ronco-Voghera per le comunicazioni in direzione di Milano.

Da noi non si ricorre a Comizi, ad agitazioni, a coalizioni d'interessi con patrocinatori di altre linee per fare pressione sul Governo. Noi fidiamo sulla nostra buona causa. Ancorchè si costruisca la Ronco-Tortona, l'interesse dello Stato consente che anche la Ronco-Voghera sia eseguita. E quando il Comitato pavese, avendo già pronto ed il progetto definitivo e la ditta costruttrice, si presenterà al Governo chiedendone la concessione con le norme dalla legge stabilite ed in base alle quali si concessero e l'Ovada-Alessandria e la San Donnino-Fornovo ed altre ferrovie, confido che l'onorevole ministro vorrà prendere in benevola considerazione la nostra istanza.

Ad ogni modo ciò in cui tutti possiamo essere unanimi si è che si rompano gli indugi e che a quanto definitivamente sarà deliberato si ponga mano prontamente. Ad una

politica di inerzia ne deve seguire un'altra di vigorosa operosità.

Questo è l'augurio ch'io faccio a chi regge le sorti del dicastero dei lavori pubblici. Lo esigono e la prosperità del commercio e il bene della nazione il quale si compenetra nell'avvenire del porto di Genova, cui tutti desideriamo i migliori destini. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Segue la interpellanza dell'onorevole Fabri al ministro dei lavori pubblici, sulla opportunità della direttissima Milano-Genova.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fabri per svolgere questa interpellanza.

FABRI. Onorevoli colleghi, a quest'ora io non dovrei più parlare, perchè dal giorno in cui ho presentato questa interpellanza ad oggi, sono mutate le condizioni delle cose.

Allora la questione della direttissima era presentata al Parlamento come una necessità ferroviaria per soddisfare immediatamente ai bisogni impellenti del commercio fra Milano e Genova.

Pareva che non vi fosse altra soluzione che la direttissima, di modo che gli occhi del Parlamento dovevano necessariamente essere rivolti alla risoluzione della questione, perchè è una verità che tutto il nostro movimento commerciale ed economico dell'Alta Italia, e di gran parte d'Italia, si impenna su Genova e su Milano, di guisa che il problema di Genova e di Milano è il problema della economia dell'Alta Italia.

Oggi, ripeto, le condizioni sono mutate da allora. È uscita la relazione Adamoli che presenta la soluzione dei vari dubbi che già in sede di interrogazione anche io avevo manifestato di fronte alle affermazioni che erano state fatte da altre parti sulla indispensabilità, direi così, della direttissima Genova-Milano, la direttissima ligure-lombarda, per il risolvimento di questo grave problema.

E questa relazione presenta del problema una soluzione più pratica e di immediata applicazione.

Vuole la relazione Adamoli il progetto Ronco-Tortona: piace al collega Meardi che sia invece il progetto Ronco-Voghera (io non voglio entrare in questi particolari e posso anche consentire con lui), ma quello che importa è questo: dice la relazione Adamoli che vi è un progetto di minor costo e di più rapida, anzi d'immediata esecuzione, che può bastare ai bisogni del porto di Genova.

E, onorevoli colleghi, la relazione Adamoli porta delle cifre le quali, lo permetta il carissimo amico Greppi, contraddicono un pochino alla tesi sua; cifre che bisogna andarle a ricercare attraverso le pagine di quella relazione, dove sono state già ritrovate, in parte, dal collega Meardi e che il Parlamento mi consentirà di ripetere per avere precisa conoscenza delle cose.

Io noto intanto che la relazione Adamoli non ha tutta quella chiarezza che noi avevamo diritto di chiedere ad una Commissione così importante. Imperocchè, quando la relazione ci dice che, per i Giovi, devono passare duemila carri, e che nel 1923 avremo pronta una ferrovia direttissima, secondo il progetto Attendoli, la quale ancora dovrà bastare per duemila carri, dice cosa che può parere imperfetta, imprecisa, perchè, se passano per i Giovi i duemila carri non si può comprendere come si debba costruire per il trasporto dei duemila carri, un'altra direttissima.

Ma la relazione aggiunge inoltre che applicando l'energia elettrica alla linea di Bussalla potranno per questa passare 1,500 carri al giorno; ed allora anzichè duemila, i carri che potranno avviarsi all'Appennino diventano 3,300 circa; e, se è vero quello che ha spiegato nel suo discorso del 25 maggio il collega Brizzolesi, che può applicarsi anche alla linea di Ovada l'elettricità, in modo da rendere possibile per quella linea il passaggio di mille carri al giorno, arriveranno a 4,000 carri che potranno salire sull'Appennino. Ma andiamo avanti in questa modesta ma precisa ricerca.

Prevede la relazione Adamoli che nel 1923 arriverà a 10 milioni di tonnellate il movimento delle merci nel porto di Genova; e tale movimento di dieci milioni di tonnellate sarà il massimo a cui si potrà arrivare, dato che nel porto di Genova si compiano tutti i lavori che la Commissione Adamoli propone nella stessa relazione. Ora appar chiaro che il giorno in cui avremo una rete ferroviaria che sia capace, Dio lo voglia, di trasportare più di dieci milioni di tonnellate, in quel giorno, avremo un porto che non potrà dare le merci sufficienti alle ferrovie, e dovremo cominciare dal fare altri lavori in aggiunta a quelli della relazione Adamoli.

Ora, per il trasporto di dieci milioni di tonnellate, basteranno poco più di due mila carri; onde i lavori ferroviari che la relazione Adamoli propone sono più che sufficienti

allo svolgimento del commercio del porto di Genova.

Questa è l'analisi minuta, precisa delle notizie che ci vengono dalla relazione Adamoli; dunque il Parlamento deve star contento per ora a quelle opere che sopperiscono immediatamente a questi grandi bisogni di Genova e di Milano, che sono in cima ai nostri pensieri, rimandando a miglior tempo, con maggior calma e maggior ponderazione, lo studio e la soluzione del problema di una direttissima. Io alla direttissima, intendiamoci, non sono avversario; dico soltanto del problema del momento. E poichè noi siamo uomini essenzialmente politici, dico che prima di tutto dobbiamo risolvere il problema dei nostri giorni.

Ora, onorevoli colleghi, mi ricordo che un egregio collega, il quale parlerà dopo di me e con molto maggior competenza della mia, ha scritto su una rivista che io ricordo a ragion d'onore, un articolo sulla direttissima Milano-Genova. È il collega Reggio; l'articolo porta una frase che mi piace di riportare ai fini di ciò che brevemente andrò dicendo per venire alla conclusione del mio modesto discorso.

Diceva il collega Reggio che « qualunque possa essere l'attitudine del Governo in una questione così importante come è quella del nuovo valico appenninico, non bisogna dimenticare che nello Stato italiano le questioni di questo genere si decidono coi voti del Parlamento » e soggiungeva nobilmente: « la solidarietà tra le diverse regioni italiane ha dato prove così luminose da potere assolutamente su di essa contare; ma tale solidarietà non può essere così cieca da non richiedere nel concorso della cosa pubblica una proporzione di sacrifici e di utili ».

Permettetemi, onorevoli colleghi, che io, a nome di quella modesta regione che rappresenta e della quale ha parlato con tanta sapienza l'onorevole Dal Verme, vi richiami a questa solidarietà, a questa gara di sacrifici che non va disgiunta da un esame degli utili; parlo, o signori, di quella regione che si estende a nord-est di Genova e che arriva alla Parma-Spezia, regione che è senza dubbio la più misera di ferrovie anche in confronto delle regioni alpine. È una grande dimenticanza questa del Parlamento italiano. Io sin da circa dieci anni fa ho parlato in questa Camera della Piacenza-Genova; sono lieto di poterne parlare ancora oggi.

L'onorevole Reggio ci ha invitati alla solidarietà nei sacrifici e negli utili; or bene,

o signori, facciamo per un momento, il conto dei sacrifici e degli utili.

Pensiamo pure agli utili di Genova e Milano. E chi di noi può disconoscere la importanza di Genova e di Milano? Nè può disconoscerli Piacenza che è alle porte di Milano, Piacenza che ammira Milano. E chi potrebbe negare la importanza della meravigliosa città che riassume tutte le energie del commercio e della industria italiana? Nessuno di noi: e allora cerchiamo quale sia l'utile a cui ha diritto Milano, che ha tutta la nostra solidarietà e tutta la nostra riconoscenza. Ma quale è l'utile? E che tutte le merci che possono venire in ferrovia da Genova possono venire tutte senza inceppamenti.

L'utile è che tra Milano e Genova e da Milano e da Genova per l'interno dell'Europa passi questo grande frotto di merci, in modo che il porto di Genova possa andar sempre aumentando per la fortuna d'Italia, e Milano vada sempre più prosperando nelle sue industrie, senza dover ricorrere spesso ai sacrifici che ultimamente si sono lamentati per avere o i cotoni o i carboni. Ma noi lo abbiamo già visto il problema e vista anche la sua soluzione; abbiamo già visto che non si sono ancora raggiunti i 2 mila carri e che con le innovazioni che la relazione Adamoli propone si potranno far salire sull'Appennino oltre 3,000 carri. Abbiamo visto come con la proposta, che l'onorevole Adamoli fa, noi possiamo raggiungere una potenzialità di trasposto, superiore alla potenzialità del porto di Genova.

Non venga per carità l'onorevole Greppe a parlarci dei lagni degli armatori, non venga a parlarci delle condizioni, che l'onorevole Adamoli ricorda, nei rapporti delle merci, che vanno nella Svizzera; non i lagni degli armatori, perchè questi si riferivano a ciò, che abbiamo chiamato con una parola barbara, il disservizio; non i lagni per la merce, che va in Svizzera, perchè la risposta la troviamo nella relazione, dove si dice che vi è un certo congegno di tariffe che si risolvono in tariffe proibitive, e che non si sa se potranno essere rivolte a nostro beneficio perchè forse la Svizzera per ragioni proprie potrà volerle mantenere così come ora.

Fissato così con precisione come la costruzione che la Commissione reale propone della Ronco-Tortona, e l'applicazione dell'energia elettrica sodisfino ai bisogni di Genova e di Milano, ci è lecito allora domandare la solidarietà di Milano e di

Genova perchè anche la regione a nord-est di Genova possa avere finalmente quella parte di giustizia, che le spetta.

Genova altra volta ha reso giustizia, anche a mezzo dei più autorevoli suoi cittadini, fra i quali si conta l'onorevole senatore Piaggio, che oggi propugna la direttissima e che già offriva al Comitato della Genova-Piacenza lire diecimila, perchè potissimo fare il progetto.

Genova ci dava già il suo appoggio, e noi oggi lo chiediamo ancora a voi che la rappresentate; e voi concedendocelo corrispondete ai voti del commercio di Genova.

Non dico una parola vana.

Non ripeterò una sola parola di quello che ha detto l'onorevole Dal Verme intorno alla possibilità dello sviluppo di una ferrovia appenninica da Genova a Piacenza, che sia adatta al grande traffico, con la pendenza massima del quindici per mille. Non dirò una parola sulla utilità della linea, dal punto di vista militare, dopo quello che ha detto l'onorevole Dal Verme in attesa di ciò che dirà l'onorevole Pistoia; dirò soltanto che la Genova-Piacenza corrisponde ancora ai voti dei commercianti di Genova, e leggo anche qui un brano solo di un articolo, scritto intorno al problema della Piacenza-Genova, dal presidente della Camera di commercio di Genova e pubblicato nella « Rivista delle comunicazioni e dei trasporti ».

Scrivendo il presidente della Camera di commercio genovese:

« Ma ora che la rete italiana è già pressochè ultimata nelle sue grandi linee e solo si tratta di completarla con quelle minori, è evidente che non si può esitare a dare la preferenza ad una linea, la quale ha tutti i caratteri di una principalissima, sia per la sua importanza rispetto agli interessi ragguardevolissimi delle regioni — assolutamente prive di altre linee — che dovrebbe attraversare e più ancora di quelle che dovrebbe congiungere, sia per il fatto che condurrebbe direttamente dal primo porto italiano ad uno dei più importanti valichi alpini attraverso le più ricche regioni italiane, sia infine per la grande importanza che, a detta di taluni, avrebbe tale comunicazione dal punto di vista delle esigenze della difesa nazionale.

« Come al solito, la soluzione del problema delle comunicazioni dirette con Genova e l'Emilia, è stata proposta con progetti diversi che hanno determinato delle rivalità fra le varie sfere d'interessi che ognuno di essi ha particolarmente sollecitato e prefe-

rito. Dal punto di vista della tutela degli interessi generali che è giusto abbia a prevalere, importa solo che una linea diretta da Genova all'Emilia sia fatta in direzione tale che si allontani il meno possibile dalla linea retta che intercede fra Genova e il Brennero. Onde non resta che a far voti che, tenuto conto di tale intento essenziale, si riesca a realizzarlo in guisa tale da coordinare e soddisfare, nel miglior modo che è praticamente possibile, il maggior numero di esigenze di indole così diverse, e più ancora ad augurarsi che la disparità delle tendenze non abbia ad offrire buon giuoco alla consueta preferenza governativa per la peggiore di tutte le soluzioni cioè quella di non far nulla di positivo per la soluzione dell'importantissimo problema ».

Il presidente della Camera di commercio diceva tutto ciò, dopo aver fatta l'ipotesi della costruzione della direttissima Genova-Milano; è giusto riconoscerlo; ma, poichè, dopo la pubblicazione della relazione Adamoli abbiamo visto come la direttissima sia utilmente sostituita dalla Ronco-Tortona, e dall'applicazione della energia elettrica, possiamo bene fare un gran conto del linguaggio che usano i commercianti genovesi, in questo momento in cui, dinanzi al Parlamento, si dibatte il problema ferroviario.

Non ho altro da aggiungere: perchè io non ho i dubbi che esprime sull'opera del Governo il presidente della Camera di commercio di Genova. Spero che da quell'uomo, il quale ha tutta la nostra amicizia e tutta la nostra devozione personale, e che presiede al Ministero dei lavori pubblici, spero che da quell'uomo verrà una risposta che sarà un atto di giustizia resa alla mia regione; atto di giustizia che coincide, in questo momento, con un interesse nazionale.

Piacenza perdette, venti o venticinque anni fa, la sua ora. Allora la Piacenza-Genova era considerata come la miglior soluzione del problema ferroviario del porto di Genova; poi vennero altri bisogni, e quindi per un momento, a quei bisogni parve che la Piacenza-Genova non corrispondesse più. L'ora è tornata; e noi mancheremmo al nostro dovere, se non riproponessimo il quesito al Parlamento.

Oggi, Genova e Milano, con le proposte Adamoli, hanno la soluzione del loro problema, con uno sviluppo ferroviario coordinato ai nuovi lavori del porto; nè sarà necessaria una nuova direttissima, finchè

non si farà in modo che ai lavori del porto, che la relazione Adamoli propone, altri lavori si aggiungano; perchè, altrimenti, la nuova ferrovia sarà superiore alla potenzialità del porto di Genova. Ed allora, poichè la soluzione che la Commissione reale propone e cioè la costruzione della Ronco-Tortona, con l'applicazione della trazione elettrica, e con quegli altri provvedimenti, di cui nella relazione, bastano al legittimo e doveroso soddisfacimento dei bisogni di Milano e di Genova, è suonata l'ora in cui quest'altra grande regione, che difetta di ferrovie, deve avere la sua parte di giustizia; giustizia che coincide con l'interesse nazionale; perchè Genova ha tutto da guadagnare con una linea che la unisca direttamente al Brennero e di qui al Nord di Europa. (*Vive approvazioni — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pistoia e Compans interpellano il ministro dei lavori pubblici, « per essere assicurati che nella soluzione del problema inteso a dare un nuovo sbocco al sempre crescente traffico del porto di Genova, si terrà calcolo delle esigenze della difesa dello Stato, come venne richiesto dalla Camera con ordine del giorno 3 febbraio 1900, col concetto cioè di soddisfare al duplice scopo con un tracciato diretto alla media valle del Po ».

L'onorevole Pistoia ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

PISTOIA. Non ripeterò gli argomenti che riguardano la difesa, esposti con molta efficacia dal mio amico onorevole Dal Verme. Mi limiterò a portare il mio contributo, sperando che esso riesca di qualche appoggio allo svolgimento che ha dato con molta competenza l'onorevole Dal Verme alla sua interpellanza.

Come è noto, Genova, oltrecchè essere il nostro più grande emporio commerciale, è altresì un punto strategico di notevole importanza.

Posta al vertice delle due linee della riviera che convergono verso quella piazza, essa viene a trovarsi nel punto della riviera ligure che più si approssima alla pianura alessandrina ed alla valle del Po.

A queste regioni la uniscono la ferrovia dei Giovi; e due rotabili: una parallela all'anzidetta ferrovia, che si sviluppa nella valle della Polcevera e raggiunto il passo dei Giovi, scende, per Ronco, nella valle della Scrivia, e quella, che per il Bisagno, sala alla Scoffera, e per la valle della Trebbia raggiunge Piacenza.

Genova costituisce poi uno sbarramento della ferrovia della Cornice, che corre da Ventimiglia alla Spezia, nonchè della rotabile che prende lo stesso nome.

La duplice condizione di essere, ad un tempo, punto strategico di notevole importanza, ed il nostro più grande emporio commerciale, ha fatto sì, che si dovesse mantenere a Genova il carattere di piazza forte che già la repubblica genovese le aveva dato, rafforzandola di mano in mano che progredivano i mezzi di offesa, con nuove opere, con modificazioni a quelle esistenti, e con nuovo e potente armamento.

Come sapete, onorevoli colleghi, una piazza forte, non può essere considerata isolatamente, ma bensì in funzione dello scacchiere su cui potranno e dovranno, per eventualità di guerra, svolgersi operazioni militari, e per l'appoggio e per l'influenza che può avere per rispetto a detto scacchiere.

Le eventualità di una guerra alla nostra frontiera occidentale possono condurre alla necessità di dover raccogliere le nostre forze in una posizione nella quale l'esercito possa ordinarsi; e valendosi dell'appoggio delle qualità difensive o offensive intrinseche alla posizione stessa, trovarci in condizioni di impedire all'avversario di proseguire nella conquista del nostro territorio, e potere prendere una poderosa controffensiva.

Questa posizione, riconosciuta senza discussione, come avente le migliori condizioni per tale scopo, da quanti hanno studiato i problemi della nostra difesa, è il triangolo strategico Stradella-Piacenza-Bobbio.

È stato discusso in un lungo dibattito fra i nostri migliori scrittori di cose militari, quali il Verroggio, l'Aroldi, il Gandolfi, il Bruzzo ed il Ricci, se quella posizione avesse potuto servire allo identico scopo, nel caso di operazioni verso la frontiera orientale, per le quali parrebbe più indicata Bologna.

Certo si è, che si convenne, che una posizione la quale potesse valersi dell'appoggio immediato, tanto dell'Appennino che del Po, quella non poteva essere data che dal triangolo strategico Stradella-Piacenza-Bobbio.

L'Appennino ostacola gli aggiramenti; il Po, mentre è potente riparo, offre il modo, con opportuni provvedimenti, di poter prendere una poderosa offensiva sulla sinistra del fiume.

A Stradella, che è una vera stretta, perchè addossata alle ultime propagini dell'Appennino, ed in prossimità della sponda de-

stra del Po, convengono, come in un imbuto, le vie che, dalla frontiera occidentale, si dirigono verso l'Emilia, e l'Italia peninsulare.

Data quindi la grande importanza strategica di quella posizione, ne deriva la necessità di collegarla con Genova; sia perchè questa, come piazza forte, deve considerarsi come suo complemento; sia perchè mediante il collegamento vi si possono portare aiuti e rifornimenti; sia infine perchè più efficaci potranno svolgersi i provvedimenti per impedirne l'investimento completo.

Su quest'ultimo riguardo mi spiegherò meglio.

Qualora eventualità di una guerra alla frontiera occidentale, inducessero la necessità di ordinare le nostre forze nel triangolo strategico, Stradella-Piacenza-Bobbio, l'appoggio di Genova è connesso alla posizione stessa, perchè caposaldo della estremità di una potente linea di difesa costituita dal gruppo montano impervio che ha per culmine l'Autola, dietro la quale linea è agevole impedire gli aggiramenti; e serve pure come valido mezzo per impedire l'investimento della Piazza di Genova verso oriente.

E dico verso oriente e non il totale investimento, perchè lo avanzarsi delle forze avversarie dalle Alpi occidentali verso l'Emilia porterà, per naturale conseguenza, l'occupazione, per parte del nemico, della ferrovia dei Giovi, e delle posizioni al fronte ovest e nord-ovest della Piazza di Genova.

La difesa che offre la linea Genova-Stradella, impedirà l'investimento di Genova dal lato orientale, verso quel lato cioè che la terrà legata al cuore del paese che è sempre la grande base da cui si traggono le risorse in uomini, in materiali, in energie.

Dopo questa lunga premessa chi non vede la necessità che Genova sia legata a Piacenza con una linea ferroviaria, con questo potente mezzo di comunicazione che corrisponde alle esigenze delle poderose masse che si mettono in azione nelle moderne guerre, e che solo dà quella celerità negli spostamenti di uomini e materiali, celerità che costituisce uno dei più validi mezzi per il buon successo nelle operazioni militari?

Genova, di fronte ai pericoli di una futura guerra, che speriamo non avvenga mai, dovrebbe, non desiderare, ma volere che chi ha la responsabilità di tutelare la sua sicurezza, ci pensi a provvedere in tempo.

Non potendosi far calcolo sulla ferrovia

della Cornice, perchè esposta alle offese del mare, Genova, senza una comunicazione ferroviaria che la leghi con Piacenza; in caso di una guerra, *quod Deus avertat*, correrà serio pericolo.

So che Genova, la superba, la bella, l'artistica Genova, con l'occhio rivolto al suo mare ampio, si preoccupa di una minaccia di bombardamento; epperò fida più nella nostra marina che non nella difesa di terra.

Non discuto queste eventualità, ricordo solo, per diminuire la preoccupazione, un eloquente recentissimo fatto storico. I giapponesi sono stati lunghi mesi con la loro flotta davanti a Port-Arthur, ed innumerevoli tentativi di bombardamento ebbero luogo dal mare. Ma se vollero riuscire, dovettero operare uno sbarco, avvicinarsi alla piazza, ed intraprenderne l'assedio. E solo col bombardamento da terra ottennero il risultato di distruggere magazzini, fabbricati, case e perfino affondare la squadra russa che si trovava nel porto. Questo dico perchè i genovesi, oltre, e più che delle offese di mare, debbono preoccuparsi degli attacchi da parte di terra.

Onorevoli colleghi, non vorrei che il pensiero che un pericolo per Genova non si presenti ora, da che il nostro orientamento è piuttosto verso la frontiera orientale, facesse dimenticare le possibilità dell'avvenire.

Se ciò accadesse, potrebbe ripetersi la condizione che venne da molti lamentata in questi giorni, discutendosi le spese militari, per quanto riguarda la frontiera orientale, troppo lungamente trascurata.

Qui non si tratta di nuove spese, si tratta solamente di cogliere l'occasione in cui si vuole apprestare un nuovo sbocco al sempre crescente traffico del nostro primo porto commerciale, per risolvere il problema in modo, da soddisfare ad un tempo, ed alle impellenti esigenze della nostra vita commerciale, ed alle necessità imperiose della difesa.

Auguriamoci che nessuna minaccia all'integrità della nostra patria ci venga d'oltre Alpi; ma auguriamoci pure che non si debba un giorno deplorare la responsabilità di chi ha lasciato sfuggire un'occasione opportuna, per ottenere senza speciale aggravio, un validissimo indispensabile sussidio agli interessi della difesa, qual'è senza dubbio la Genova-Piacenza, interessi che se riguardano in genere la difesa del paese, riguardano anche, e più direttamente, la sicurezza di Genova. (*Approvazioni*).

Osservazioni e proposte sull'ordine dei lavori parlamentari.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho una preghiera da fare, al Presidente ed alla Camera, d'accordo con la Commissione del bilancio, la quale dà ogni giorno prova di sollecitudine, di abnegazione. Pregherei l'onorevole Presidente e la Camera di consentire che i disegni di legge nn. 827, 828 e 829, che sarebbero iscritti nell'ordine del giorno come da esaminarsi dagli Uffici, sieno invece inviati per l'esame alla Commissione generale del bilancio, stante la loro speciale urgenza.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro propone che i disegni di legge segnati nell'ordine del giorno come da esaminarsi dagli Uffici, aventi i nn. 827, 828 e 829, vengano deferiti per l'esame alla Commissione del bilancio. Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà accolta.

(È ammessa).

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza degli onorevoli Reggio e Guastavino all'onorevole ministro dei lavori pubblici, « sulla relazione della Commissione Adamoli in rapporto alla necessità di un nuovo valico ferroviario fra Genova e la valle del Po ».

L'onorevole Reggio ha facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza.

REGGIO. Onorevoli colleghi, lo scopo dell'interpellanza che avevo presentata insieme con l'onorevole Guastavino qualche tempo fa era quello di conoscere il pensiero del Governo sopra l'importantissima questione relativa alla necessità di un nuovo valico da Genova alla valle del Po.

Quando ho presentato la mia interpellanza non potevo dimenticare che tale questione era stata sottoposta al giudizio di una autorevole Commissione presieduta dal senatore Adamoli e che aveva già pubblicata la prima parte della sua relazione; quindi noi ci trovavamo nella condizione di dover discutere questa prima parte e contraddirla; ma comprendevamo tutta la difficoltà dell'assunto perchè capivamo perfettamente che le conclusioni di

questa relazione avrebbero avuto certamente grande influenza sulle deliberazioni che poteva prendere il Governo e sulle risposte che doveva dare a noi.

Ora dal rinvio delle nostre interpellanze noi abbiamo guadagnato molto, perchè la seconda parte della relazione Adamoli è tale che io potrei rinunciare alla parola su questo argomento, rimettendomi completamente alle conclusioni di questa seconda parte.

Ma non posso farlo per ciò che riguarda taluni punti, perchè molti oppositori al concetto di un nuovo valico qui hanno parlato, e quindi occorre che io il più brevemente possibile risponda loro per mettere, a mio modesto avviso, la questione nei suoi veri termini.

Posso tuttavia rinunciare a parlare e rimettermi alle conclusioni della relazione Adamoli in quella parte che parla del porto di Genova dove accenna alla deficienza di sponde d'approdo, di binari, di apparecchi meccanici, di tettoie, perchè le parole franche e sincere della relazione Adamoli tolgono a noi l'amarezza di venir qui a ripetere sempre le stesse cose e di venirci a presentare sempre come queruli e come incontentabili.

Dunque per questa parte accetto le conclusioni della relazione Adamoli e mi limito a fare alcune brevissime osservazioni sulla parte che si riferisce alla necessità di un nuovo valico.

Prima di tutto ringrazio il collega onorevole Fabri che ha voluto gentilmente citarmi rammentando una frase che ho scritta in un articolo di giornale in cui facevo appello alla solidarietà di tutte le regioni; e gli dirò che mai, come in questo momento, io torno volentieri a fare appello alla solidarietà di tutte le regioni perchè si possa trovare una soluzione veramente razionale al grande problema che interessa non solo Genova, ma tutto lo Stato.

Risponderò anche all'onorevole Meardi, il quale è stato alquanto feroce nel suo discorso, ma che poi ha finito con l'aderire al concetto che una nuova linea venga fatta, e gli dirò che anche a me stanno molto a cuore gli interessi del contribuente italiano e vorrei poter sostenere francamente che una nuova direttissima non è necessaria, e sarei lietissimo di poter avere la convinzione che le linee attuali possano bastare al traffico sempre crescente del porto di Genova. Ma questa convinzione io non la posso avere, e, non potendola avere, debbo

dire le ragioni per le quali un nuovo valico a me pare necessario.

E per dire queste ragioni io dovrò addentrarmi un po' nei dati della relazione Adamoli, perchè dobbiamo partire da quanto la Commissione ha constatato; io potrei citare delle cifre ma la Camera potrebbe non credermi; come potrebbe non credere alle cifre che ha citato l'onorevole Meardi; quindi dobbiamo stare, a quello che la Commissione reale, che ha studiato completamente il problema, ha posto come dati.

La Commissione reale ha posti questi due punti importantissimi nella sua relazione: primo, ha studiata la potenzialità delle linee dei Giovi ed ha concluso che queste linee possono essere portate alla potenzialità di 2,000 carri merci e 25 treni viaggiatori in salita al giorno; secondo, ha studiato il traffico presumibile del porto di Genova ed ha concluso che il traffico presumibile in questo porto nel 1923 potrà essere di circa 10 milioni di tonnellate a cui potrebbero servire i 2,000 carri, e che quindi al traffico si potrebbe arrivare a provvedere con la potenzialità presumibile delle linee dei Giovi fino al 1923. Questo nella prima parte della relazione Adamoli.

Ma come si è arrivati a questo risultato?

La relazione Adamoli, scritta nel 1904, constataba che sulla linea Succursale dei Giovi passavano ogni giorno 43 treni merci di 27 carri pari a 1,161 carri, più 10 treni viaggiatori; il rimanente in merci, più 11 treni viaggiatori, diceva, passano per la vecchia linea dei Giovi.

Calcolava la Commissione che la potenzialità della succursale potesse esser portata a 54 treni di 29 pezzi, con le nuove macchine pesanti, ed andare fino a 1,566 carri, più 10 treni viaggiatori, 22 treni li faceva passare sulla vecchia linea dei Giovi, pari a 374 carri, più 15 treni viaggiatori.

Noto il numero dei treni viaggiatori perchè in tutti i calcoli che ho sentito fare qui, non ho mai sentito parlare di treni viaggiatori, e questi hanno una enorme influenza, sulla potenzialità delle linee, e concludo che la Commissione Adamoli stabiliva in 2,000 carri merci, arrotondando la cifra, e 25 treni viaggiatori al giorno la potenzialità conseguibile nelle attuali linee dei Giovi; ed io potrei basare su questi numeri il mio ragionamento.

Ma vi è un fatto nuovo che è entrato in campo, ed è l'applicazione della trazione elettrica sulla vecchia linea dei Giovi.

Che beneficio potrà dare questa applicazione della trazione elettrica? Se io dovessi leggere quello che ha detto la relazione Adamoli nella sua prima parte, dovrei dire che nessun vantaggio si potrebbe ottenere con la trazione elettrica, di fronte a quello che si poteva ottenere con la trazione a vapore, fatta con le tre sezioni di blocco da Pontedecimo a Busalla, perchè, badate onorevoli colleghi, la vecchia linea dei Giovi prima della Succursale, con tre sezioni di blocco, poteva smaltire un carico di 900 carri al giorno.

Il grande motivo di sicurezza che fu sempre nell'animo di coloro che hanno sempre sostenuto che non fosse da prendersi in considerazione un nuovo valico, era quello che, in ultima analisi, la vecchia linea dei Giovi, ridotta quasi inattiva dalla Succursale, poteva sempre essere rimessa in azione e servire a far passare di là una certa quantità di treni; perchè in passato, sia pure con forte spesa, si era riuscito a far passare per questa linea fino a 900 carri; ma ora che la linea vecchia dei Giovi viene messa in conto dell'aumento presunto, questa riserva noi la usufriamo, e il giorno in cui noi avremo da sopperire a qualche nuova eventualità, non avremo modo di poter provvedere.

Il calcolo che riferisce la relazione Adamoli sulla potenzialità della linea vecchia dei Giovi, conseguibile colla trazione elettrica, è di 1,360 carri al giorno con 18 ore di lavoro, e treni che si succedono di 10 in 10 minuti. Naturalmente a questa cifra si arriva applicando alla potenzialità teorica un coefficiente del 70 per cento, come è prudente di fare; e poichè sulla succursale si può contare su 1,161 carri, come constata la relazione Adamoli, o i più che essa prevede, allora si dovrebbe sommare. Ma debbo fare questa osservazione: se la vecchia linea dei Giovi deve dare 1,360 carri, bisognerà che dei 15 treni passeggeri, che sono previsti sulla vecchia linea dei Giovi, tutti o una gran parte sia portata sulla succursale, perchè 18 ore del giorno sono tutte occupate e 6 sono necessarie per le riparazioni.

Che cosa avverrà allora della potenzialità della Succursale? La potenzialità della Succursale dovrebbe scendere al disotto di 1,000 carri, e lo dimostrerò.

È convenuto da tutti che il tronco Ronco-Novi è al limite estremo della sua potenzialità per il fatto dei treni passeggeri

delle due linee di salita dei Giovi che si radunano su due soli binari, e così passano da quella linea 19 treni passeggeri rimanendone due a Busalla e Ronco per il servizio locale; e sapete quanti treni merci al massimo passano su la linea da Ronco a Novi? 30 treni merci. È vero che sono treni di 50 carri, ma per il passaggio attraverso i posti di blocco, sieno treni di 50, di 20, di 15 carri, è la stessa cosa; più di 30 treni non passano, e sopra una linea in discesa che non ha grandi gallerie che limitino le sezioni di blocco; vuol dire che se si portassero i 19 treni viaggiatori tutti sulla Succursale, noi dovremmo allora ridurre i treni merci su questa linea a 30, i quali a 27 pezzi ed anche a 29, come si vuol fare, non darebbero che 870 carri, i quali aggiunti ai 1.360 della vecchia linea fanno un totale di 2,230 carri.

Ma io voglio andare più in là, voglio tener conto anche di quello che può passare sulla linea di Ovada.

Ma, anche tenendo conto di ciò, e di quello che può passare sulle linee dei Giovi, anche con la trazione elettrica, ora adottata, calcolando su questi 25 treni viaggiatori, arriviamo ad una potenzialità massima conseguibile con le due linee dei Giovi e con quella di Ovada di 2,400 carri. Dunque io aggiungo 400 carri ancora a quelli calcolati dall'Adamoli.

E veniamo al secondo punto che riguarda il traffico.

La relazione Adamoli ha basato il suo calcolo sopra 220,000 tonnellate annue di incremento nel porto. Ma io dovrei ritornare qui sulla osservazione già fatta dall'onorevole Greppi. Dal 1883 al 1893 l'incremento fu di 111,000 tonnellate annue, dal 1893 al 1903 fu di 226,000, il doppio.

Se dovessimo applicare questa proporzione nel decennio successivo, si arriverebbe a quel traffico che calcola l'Adamoli in un tempo assai più breve.

Ed è forse questa la considerazione che ha fatto sì che nella seconda parte della relazione Adamoli sia trasportata la previsione dei 10 milioni di tonnellate dal 1903 al 1920, che è l'epoca in cui si pensa che siano finiti i lavori nel porto di Genova. Nè qui ha valore l'argomento che dice che coi nuovi lavori il porto di Genova non potrà dare più di 10 milioni di tonnellate. È un circolo vizioso. Se il traffico si svolge in proporzioni maggiori, in proporzioni maggiori bisognerà fare ferrovie, e in proporzioni maggiori bisognerà fare il porto.

Prendiamo però come base i 10 milioni di tonnellate nel 1920 stabiliti dalla relazione Adamoli e vediamo quanti carri occorreranno per smaltire questi 10 milioni di tonnellate.

La relazione Adamoli dice 2,000 carri. Ma il movimento del porto di Genova non si fa in misura costante, non è uguale in tutti i tempi, si fa con massimi e minimi che vengono regolati da quel serbatoio che sono i depositi.

Se il flusso ed afflusso delle merci varia in una data proporzione, se per contro nelle ferrovie non vi è questa proporzione tra massimo e minimo, si aumentano i depositi. Più è limitato il servizio ferroviario, e più lo si porta ad avere una misura costante, più i depositi aumentano. Leggerò una statistica che credo interessante e che denota questo fatto.

Nel 1894, sopra una media di 860 carri, si aveva un massimo di 1,131; nel 1895, 935 carri e 1,341 di massimo; nel 1906, 930 carri e 1,378 di massimo; nel 1897, 931 carri e 1,223 di massimo; nel 1898, 1,041 carri e 1,319; nel 1899, 1,064 carri e 1,316. Vi è ora una media di 1,300 carri, ed abbiamo un massimo che ha toccato solamente i 1,400; date le esigenze del flusso costante ferroviario, abbiamo come un serbatoio d'acqua con un tubo di deflusso troppo piccolo, per cui l'acqua ristagna.

E che cosa significano questi depositi? Significano che, non essendovi spazio bastante sulle banchine, si vanno a cercare le famose chiatte di cui è stato parlato or ora da un collega.

E questo in che si traduce? Parlo a coloro che appartengono alle regioni che trafficano con Genova. Si traduce in un aumento di prezzo nello scarico. Perché le tariffe per lo scarico stabilite nel porto di Genova sono le seguenti: da nave a vagone, per tonnellata, lire 1.35; da nave a chiatta 2.10; da nave a terra vagone 2.79; da nave chiatta terra vagone 3.24. Il che vuol dire due lire di più per la merce che passa da nave a chiatta a terra a vagone. E poi vi è un'altra lira di chiatta, e siccome, dice la relazione Adamoli, il 50 per cento della merce che si sbarca nel porto di Genova passa sulle chiatte e vi passa molto tempo, la spesa di cui è aggravato il commercio diventa enorme.

Se occorre una spesa maggiore, fra mano d'opera ed affitto di chiatte, di lire 3 per tonnellata, ciò vuol dire tre milioni di lire all'anno per un milione di tonnellate, sei

milioni per due milioni di tonnellate, e così via; e tutto ciò per difetto del servizio ferroviario.

Ora, a parte queste considerazioni, in quanto al numero necessario di carri, oggi constatiamo questo fatto, che nei mesi passati il servizio è andato bene, lo dico con piacere all'onorevole ministro, ma abbiamo toccato i massimi di 1,420 carri al giorno. Vuol dire che 1,400 di massimo deve rappresentare la potenzialità delle linee. Millequattrocento per sei milioni di tonnellate circa, che è il traffico attuale, ci danno 2,400 carri circa per 10 milioni; il che vuol dire che, per il servizio di Genova, come deve essere fatto nel porto, per dieci milioni di tonnellate, occorre un massimo di potenzialità di 2,400 carri al giorno. E se il massimo di dieci milioni si realizzerà nel 1920, nel 1920 si avrà completamente esaurita la potenzialità delle attuali linee dei Giovi, anche se sussidiate dalla trazione elettrica che si sta preparando.

Ma non basta, o signori, vi è un altro argomento. La relazione Adamoli dice:

« Nell'ultimo triennio i treni viaggiatori che transitano giornalmente in ciascuno dei due sensi per le linee dei Giovi sono aumentati, nei periodi di maggior lavoro, di 21 a 22; alcuni di essi hanno però raggiunto peso e composizione eccessivi, causa questa non ultima dei continui ritardi che si lamentano nelle nostre ferrovie. La quantità dei treni viaggiatori sarebbe dunque oggi anche maggiormente aumentata, se la deficienza dei mezzi di trazione disponibili ed altre circostanze non avessero finora impedito di effettuare un maggior numero di treni per renderne la composizione più leggera. Quando il movimento dei viaggiatori sarà (e ciò è probabile che avvenga in breve tempo) di molto aumentato, esso non potrà, con le sole linee attuali, essere convenientemente servito e migliorato, come le esigenze moderne richiedono, insieme a quello delle merci ».

Se si dovessero aumentare ancora i 25 treni viaggiatori, allora i 2,400 carri possibili che abbiamo supposto, dovrebbero essere ancora diminuiti ed allora il tempo cui deve far fronte la potenzialità ferroviaria dovrebbe essere ancora abbreviato, non più fino al 1920, cioè a tredici anni da oggi, ma forse dodici, forse dieci, e così ci troveremo a breve scadenza nella impossibilità di poter transitare al di là dei Giovi. Questo è il motivo che ha indotto la Commissione Adamoli alla conclusione della seconda parte

della sua relazione, nella quale si è voluto trovare una contraddizione con quella della prima parte, mentre esse sono la dimostrazione effettiva che, anche in persone che non avevano certo idee preconcepite e che hanno fatto studi profondi sulla questione, si è venuta formando la assoluta convinzione che una nuova linea sia necessaria.

Il commendatore Crosa, antico funzionario delle ferrovie, non certo credoso sospetto di avventatezza, dice, come risulta da un verbale allegato alla relazione della Commissione Adamoli: « ma se le odierne esigenze del traffico in partenza e transito da Genova oltre l'Appennino possono consentire che si attenda l'ultimazione della grande galleria, *quando venga fin d'ora iniziata*, così non può dirsi del tronco dallo sbocco nord fino a Tortona, il quale dovrebbe essere con la massima sollecitudine costruito e messo in comunicazione colla stazione di Ronco ».

Vengo ora brevemente ad un altro ordine di obiezioni. Vi sono alcuni che dicono: è vero; bisogna prendere dei provvedimenti, perchè fra dieci anni bisognerà avere provveduto; ma vi sono dei provvedimenti minori da poter prendere. E qui io mi trovo obbligato a combattere questi ritardatori del nuovo valico, anche se, accanto ad essi, ritrovi il mio carissimo amico onorevole Brizzolesi. I provvedimenti minori di cui si parla sono tre: le funiculari aeree del carbone, il miglioramento della linea di Ovada, colla trazione elettrica, ed un miglioramento della vecchia linea dei Giovi. Io dichiaro prima di tutto che se le previsioni fatte dalla Commissione Adamoli dovessero essere sorpassate, e si dovesse cioè arrivare, in un tempo più breve, ai dieci milioni di tonnellate, io non avrei difficoltà a che un provvedimento immediato venisse attuato. Ma se questo dovesse ritardare di un giorno solo l'inizio dei lavori del nuovo valico, io dovrei risolutamente oppormi, e oppormi per queste considerazioni soprattutto di indole finanziaria.

Cominciamo dalle funiculari: esse debbono provvedere a surrogare 360 carri circa al giorno, e sono valutate a 13 milioni; ma la relazione dice che questa spesa dovrebbe essere aumentata.

Inoltre la tariffa delle funiculari, per portare le merci a Busalla, dovrebbe essere più alta della tariffa ferroviaria ordinaria ed è perciò che si prevede di conglobare insieme il trasporto e il prezzo di scarico delle merci nel porto, nel quale per la po-

tenzialità delle funicolari vi può essere un beneficio di lire 500,000 all'anno:

Ora il consorzio portuario dice: se voi usufruite di questo mezzo di scarico e valutate il beneficio a 500 mila lire all'anno, e questo beneficio lo prendete voi, voi dovete il vostro vantaggio ricavarlo a danno delle risorse del porto.

Quindi, dato che il Governo facesse le funicolari, dovrebbe spendere non solo 14 o 15 milioni, ma dovrebbe risarcire le 500 mila lire che vanno a danno del Consorzio. Capitalizziamo questa somma e vedremo che aggiungendola ai 14 o 15 milioni di costo si ha un fondo capitale di circa 30 milioni.

Venendo alla seconda parte, alla linea di Ovada, il ministro ha detto pochi giorni sono alla Camera che la spesa necessaria è di 35 milioni. Parimenti la rettifica della linea Pontedecimo-Busalla valutata dalla Commissione Adamoli a 23 milioni, integrata con nuovi parchi necessari, rinviene a circa 30 milioni: vuol dire che ognuno dei tre provvedimenti si aggira sopra una spesa di circa 30 milioni.

Vediamo ora le conseguenze finanziarie del provvedimento radicale, di un nuovo valico, per stabilire un confronto coi provvedimenti minori.

Abbandono la parte da Ronco verso nord perchè necessaria con qualunque delle soluzioni; abbandono il raccordo colla stazione Brignole che risponde ad altri obiettivi comuni a tutte le soluzioni. Limite il confronto al tronco Campasso nuova galleria di valico.

Quanto costa questo tronco? Risulta dalla relazione che occorrono circa 100 milioni. Di modo, che invece di 30 milioni per una delle soluzioni minori, ne spenderemo 100 per quella radicale, ossia 70 in più che al 3.50, mettendo l'ammortizzazione in 40 anni, ci danno circa 3,200,000 all'anno. Lo Stato quindi si graverebbe di un sacrificio di 3,200,000 lire anticipati per quattro o cinque anni, ossia per quel tempo cui si potrebbe far fronte con un provvedimento minore.

Ma, di fronte a questa maggiore spesa per la soluzione radicale, vi è il tempo maggiore al quale questa provvede; ma v'ha di più: i 3,200,000 lire annue saranno subito risparmiati nell'esercizio del nuovo valico a mite pendenza.

E qui poichè affermo devo anche dimostrare.

Non voglio certo infiggere alla Camera

un calcolo a base di distanze virtuali valutate col metodo di Lindner; io ricorrerò proprio alla testimonianza di un avversario, e di un avversario autorevole e competente, il *Giornale dei lavori pubblici*, che ha mosso alla direttissima tutte le obiezioni che erano possibili.

Ora il *Giornale dei lavori pubblici* dice: « Con lunghe considerazioni che qui non è il caso di riportare, tenendo presenti le distanze virtuali calcolate col metodo di Lindner, nel paragone fra il tracciato della direttissima e quello delle linee attuali per Novi nel percorso Genova-Campasso-Tortona, si può dimostrare che l'esercente realizzati con la prima un risparmio massimo di lire 0.40 per ogni tonnellata lorda trasportata a Tortona. Secondo le previsioni della Commissione Adamoli, a un movimento nel porto di 10 milioni di tonnellate corrisponde a Tortona un transito-annuo di 214,600 carri con un peso lordo di 3,862,800 tonnellate, calcolando un peso lordo per carro di 18 tonnellate. Col precitato risparmio unitario di lire 0.40 per tonnellata, l'esercente, in grazia della direttissima, realizza un'annua economia di un milione e mezzo. Ora è facile comprendere come tale somma sia relativamente esigua anche se arrotondata a due milioni per tener conto dei viaggiatori ».

Ma qui non si tiene conto che delle merci che vanno a Milano. Se si applica questa economia anche a una parte di quelle merci, che vanno al Piemonte, circa 2 milioni di tonnellate, anche a soli trenta centesimi, sono altre 600 mila lire.

Ma non basta.

Dice il citato giornale: « il calcolo fin qui seguito non riguarda che il traffico proveniente da Genova; nell'altro senso il vantaggio presentato dall'esercizio della direttissima è molto minore sia pel fatto di livellette più dolci, sia per la differenza di traffico ».

Minore sì, ma pur da tenerne conto, per cui, applicando solo un coefficiente del trenta per cento per i pesi lordi, abbiamo ancora 780 mila lire, che, aggiunte ai 2 milioni e 600 mila lire, fanno più che 3 milioni e 200 mila lire.

Tutto questo sui dati del giornale dei lavori pubblici.

Questa è la verità, onorevoli colleghi, e questa verità è precisamente quella, che ha permesso ad un Comitato di autorevoli persone di Genova e di Milano di dire al Governo: volete far voi ?

Se non volete far voi, facciamo noi e siamo disposti a dare alle antiche linee dello Stato l'utile, che avevano attualmente. Si è detto: speculazione! Io dico: sì, speculazione, ma speculazione sana e previdente, che il Governo non ha alcun obbligo di lasciar fare ai privati...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E che non lascerà fare!

REGGIO. ...ma ha il dovere imprescindibile di fare esso stesso.

Ed ora, o signori, mi affretto alla fine dicendo brevissime parole sulla scelta del tracciato. Qui mi rivolgo ai miei onorevoli colleghi e dico: Genova non ha nessun interesse di voler piuttosto un tracciato, che un altro, ma ha questo legittimo interesse, che, giacchè si deve fare una linea, essa sia la più breve, la più diretta e quella che abbia minori pendenze e minore altezza di valico.

Stabilito questo principio, che mi pare legittimo, è certo che, con tutta la solidarietà che Genova ha per tutte le regioni sorelle, deve rallegrarsi di aver veduto che la Commissione Adamoli si è pronunciata per un valico, che dalla valle del Polcevera va nella valle della Scrivia perchè effettivamente questa è l'unica ferrovia, che può rispondere alle condizioni, che si richiedono.

Ivi infatti l'Appennino è depresso, ed è possibile realizzare questa condizione di cose, che ha fatto conoscere questo nome di Rigoroso, che a molti forse era ignoto. Come e perchè è venuto fuori questo Rigoroso? Perchè dal mare a Rigoroso vi sono in linea retta trenta chilometri. Non si potrebbe fare una linea più breve di questa. Facendo una pendenza dell'otto per mille, tre per otto fa ventiquattro, si va a duecentoquaranta metri, che è la quota di Rigoroso.

Questo Rigoroso risponde effettivamente ad una distanza tale, rispetto al mare, da permettere la linea più breve, con una pendenza, che non supera l'otto per mille.

Ora i progetti sono tre. Il primo progetto, dell'ingegnere Navone, sviluppato e propugnato dal municipio di Genova, è quello che va a Rigoroso. Io potrei citare la relazione del senatore Colombo, senatore Tortarolo e ingegnere Dietler, vicedirettore delle ferrovie del Gottardo, e quella del professor Taramelli, ingegner Capello e Colonnello Lqcher, l'ingegnere del Pilato e del Sempione.

Si dice da questi che la linea è scelta in tal modo che a nessuno verrà in mente di spostarla dallo sbocco di Rigoroso.

Solamente, per ragioni geologiche, consigliavano di piegare la linea alquanto verso ponente, come era stato previsto in un progetto dell'ingegnere Figari. E ciò dette luogo al progetto del Comitato ligure-lombardo, che differenzia poco da quello antico di Navone, ma è informato a criteri di maggiore indipendenza dalle linee attuali.

Recentemen e poi è stato presentato un progetto dell'ingegnere Attendoli, che abbrevia le gallerie di valico e che fu designato con preferenza dalla Commissione Adamoli, con raccordo a Tortona.

Ma soprattutto quel che è venuto a mettersi in mezzo a queste questioni, è stata la competizione fra lo sbocco a Tortona e lo sbocco a Voghera. Ora, Genova non ha interesse di propugnare piuttosto un tracciato che l'altro; però voglio dare la spiegazione del perchè vi sia una tendenza di Genova verso Tortona, piuttosto che verso Voghera.

Prima di tutto, vi sono le ragioni addotte dalla relazione Adamoli; ma, oltre di questo, vi è che Tortona è in un punto da cui vi è la possibilità d'irradiazione d'altre linee che oggi possono non essere necessarie, ma che, un giorno, potranno divenirli. Poi, vi è quest'altra ragione: quando noi, sboccati a Rigoroso o a Pietrabissara, saremo nella valle Scrivia, non avremo alcuna ragione di andar di nuovo a tagliare contrafforti e corsi di acqua; ma ci si presenterà ovvio di seguire il corso della Scrivia. E ve o che faremo qualche numero maggiore di chilometri, ma questi avranno poca importanza.

E, a questo proposito, ci si domanda: ma perchè voi, genovesi, che mettete tanta cura nel risparmiare un chilometro o mezzo chilometro nella galleria di salita per andare più diretti, poi non v'importa di una linea che è più lunga di quattro o cinque chilometri? Rispondo: perchè i chilometri in salita rappresentano la parte gravosa per il traffico che è quasi tutto diretto a nord; invece, quando siamo al punto culminante e dobbiamo scendere, se faremo quattro o cinque chilometri di più, risparmieremo però parecchi milioni nella spesa di costruzione; e comprendete che questi milioni ci converranno per allungare la galleria di salita e raggiungere un culmine più basso.

Ecco la ragione per cui a Genova si pre-

ferisce più lo sbocco a Tortona, che quello a Voghera. Ma, ripeto, di questo punto non se ne fa una questione nè di partito, nè d'altro, come è stato detto da qualcuno. Si tratta di un problema tecnico che si deve risolvere e che, a poco a poco, è stato tanto maturato, che credo se ne debba trovare rapidamente la soluzione; soluzione che forse non sarà il progetto del municipio di Genova, che non sarà forse neppure il progetto Attendoli, nè quello del Comitato; ma sarà un progetto che, prendendo il meglio da tutti, risponderà realmente al bisogno.

Ormai siamo giunti ad un punto, che credo la questione sia realmente matura. Si faccia pure la Ronco-Tortona; ma si pensi che, fra dieci anni, bisognerà aver fatto qualche altra cosa, occorrerà aver compiuto il valico.

Quindi, non si perda tempo, se non vogliamo poi arrivare a quel momento in cui la necessità apparirà impellente; ed allora si tornerà a tirare in campo quel famoso tempo tecnico della cui espressione si è tanto abusato in questi ultimi tempi, e che ha rischiato di uccidere tutto il nostro sviluppo economico.

Onorevole ministro, io chiedo a lei, che ha mente così acuta, da comprendere e valutare l'importanza del problema, e sarda energia per risolverlo, chiedo a lei una risposta franca, precisa, concreta, impegnativa di studi e impegnativa di una legge che procuri i fondi, anche prima degli studi: perchè nella legge dei 610 milioni che abbiamo votata vi sono pure tante linee che non sono ancora state studiate.

Io questo domando a lei; e la sua risposta è attesa ansiosamente da tutti coloro che si interessano del porto di Genova e di quelle regioni che sono più con esso in relazione.

Confido che questa risposta sarà quale noi la speriamo: poichè io desidero che quel concetto democratico, di cui hanno parlato qui, tempo fa, l'onorevole Carmine ed altri autorevoli deputati, quel concetto democratico che vuole che le ferrovie siano fatte ed esercite dallo Stato, non abbia ad apparire come un freno od un arresto delle iniziative private, ma sia stimolo ed impulso all'azione dello Stato, perchè essa, sostituita a quella dei privati, debba fare tutto quello che è necessario ed indispensabile allo sviluppo della economia nazionale. (*Approvazioni — Parecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presentazione di una relazione.

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

MONTAGNA. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908.

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

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Albasini-Scrosati, Greppi, Gavazzi al ministro dei lavori pubblici « sulle nuove comunicazioni tra Genova e la Valle del Po e tra Firenze e Bologna ».

L'onorevole Albasini-Scrosati ha facoltà di svolgerla.

ALBASINI-SCROSATI. L'efficacissimo discorso pronunciato dal collega onorevole Reggio mi dispensa dall'aggiungere qualsiasi parola circa la prima parte dell'interpellanza presentata da me e dai colleghi Greppi e Gavazzi. Parlerò quindi soltanto di ciò che forma l'oggetto della seconda parte della nostra interpellanza, ossia della direttissima Firenze-Bologna.

Prima di tutto, brevi cenni di fatto. Nel 1902 il ministro dei lavori pubblici, onorevole Balenzano, incaricava una Commissione, presieduta dal senatore Colombo, di esaminare il problema di una comunicazione più diretta tra Bologna e Firenze. La Commissione nel luglio del 1904 presentava un'accurata relazione, in cui il problema era veramente studiato a fondo. La Porrettana, diceva la Commissione, ha veduto crescere costantemente il suo traffico, malgrado che sia stata aperta all'esercizio la nuova linea Firenze-Faenza che avrebbe dovuto servire anche a sfollarla. Ma tanto l'una quanto l'altra linea si trovano in condizioni così sfavorevoli, per quanto riflette l'andamento altimetrico e planimetrico, che la loro potenzialità è forzatamente limitata.

La Porrettana sale a 610 metri con pendenze quasi continue fra Porretta e Pistoia di 19 a 26 e più per mille, anche nella maggior parte delle gallerie. E la Faentina, costruita con gli stessi criteri, è in uno stato consimile; per modo che non se ne può trarre

profitto per sfollare, come sarebbe stato necessario, la Porrettana. Essa ha anche la aggravante di due punti culminanti, uno a 574 metri alla galleria dell'Appennino e l'altro a 331 metri al Pratolino, ed ha pendenze, le quali sono perfino del 25 per mille nelle gallerie più brevi, e del 21 per mille nelle altre. Cosicché, solo sotto l'impero di una urgente necessità se ne può trarre vantaggio per alleggerire la Porrettana.

Quanto al tronco Borgo-San Lorenzo-Pontassieve, esso potrebbe forse giovare per i trasporti delle merci da Bologna a Pontassieve ed oltre, nella direzione di Roma e viceversa; ma neppure esso potrebbe certo migliorare le cose a tal punto da fare della Faentina un efficace derivativo della corrente che percorre la Porrettana, nè ora nè, a molto maggior ragione, in avvenire.

L'impianto della Porrettana non corrisponde più al traffico attuale; e ciò perchè oltre alle forti e continue pendenze e alla tortuosità di frequenti curve e controcure, che hanno generalmente un raggio di trecento metri, ha stazioni affatto insufficienti. Il prodotto della Porrettana supera — continuava a dire la Commissione — le 50 mila lire a chilometro, con un incremento medio annuo, per il periodo dal 1896 al 1902, di oltre il 10 per cento. Essa quindi ha oltrepassato il limite della sua potenzialità, essendo quasi tutta a semplice binario. Nè sarebbe il caso di pensare al raddoppiamento del binario, poichè l'impianto del doppio binario nel tratto da Sasso a Porretta sarebbe assai difficile e costoso, a cagione della tortuosità della linea, e nel tratto tra Porretta e Pistoia si può considerare come pressochè impossibile, costando quasi quanto la costruzione di una linea nuova.

La Commissione poi, esaminando il problema della trazione elettrica, osservava come con questa non si sarebbe supplito al maggior traffico se non fino verso il 1915, mentre allo stesso risultato, e soltanto con la spesa di un mezzo milione, si sarebbe potuto arrivare con la trazione a vapore opportunamente intensificata. Essa sconsigliava quindi la sostituzione, e concludeva, dichiarando in modo esplicito e solenne che non era aperta nessun'altra via per scongiurare le gravi conseguenze, che dalle sfavorevoli condizioni della Porrettana avrebbero potuto derivare all'economia pubblica, se non la costruzione di una linea nuova. A questa linea veniva poi assegnato un prodotto, il quale, tenendo conto delle condizioni del 1898 e dell'incremento per il

settennio 1896-1902, non in ragione del 10 per cento, quale si era verificato sulla Porrettana, ma soltanto del 4 per cento, incremento medio annuo per le linee dell'Adriatica, sarebbe stato, nel 1913, non minore di 80 mila lire a chilometro.

Si tratta dunque — notava giustamente la Commissione — di un prodotto così elevato che, se anche, come è probabile, non risulterà in fatto maggiore di quello di tutte le altre linee, farà classificare questa linea tra quelle italiane di maggior reddito, e quindi incontestabilmente tra le linee di prim'ordine di tutta la nostra rete ferroviaria.

È inutile accennare al tracciato proposto. Basta rilevare che, per essere omogenea con la grande arteria Milano-Bologna-Firenze-Roma, la nuova linea doveva rispondere alle seguenti esigenze: essere tutta a doppio binario, con un armamento della massima resistenza; avere pendenze non maggiori del 12 per mille nei tronchi allo scoperto ed inferiori a questo limite negli altri tratti; non avere curve di raggio minore di 500 metri; avere stazioni lunghe non meno di 600 metri, in piano orizzontale o con pendenze leggerissime, in modo da potere accogliere i treni più lunghi consentiti dalla natura della linea per il servizio delle merci e dei viaggiatori.

In queste condizioni, la direttissima in confronto della Porrettana, nell'ipotesi inammissibile che la Porrettana fosse in grado di dare sfogo al maggior traffico preveduto per la nuova linea, avrebbe procurato una economia del 10 per cento sulla spesa totale d'esercizio e circa del 28 per cento sulla sola spesa di trazione.

Date queste conclusioni così precise di una Commissione autorevolissima, si sarebbe creduto che tosto si fosse posto mano alla direttissima, in modo che questa fosse pronta per il 1913, quando cioè si sarebbe avvicinato il momento, in cui, malgrado la sostituzione eventuale della trazione elettrica, o malgrado l'intensificazione della trazione a vapore, la Porrettana non sarebbe più stata in grado di soddisfare alle maggiori esigenze del servizio.

Invece le cose andarono molto diversamente. Sorsero contrasti a Bologna ed a Firenze circa il tracciato; e la direttissima continuò a rimanere un'aspirazione, malgrado che frattanto il traffico continuasse a crescere e diventasse quindi sempre più evidente il bisogno di una soluzione rapida e radicale.

Della questione più volte si parlò alla Camera ed al Senato.

Nel luglio scorso, gli onorevoli Targioni e Torrigiani interpellarono in proposito l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Il quale rispose, riconoscendo che la Porrettana aveva ormai raggiunto il limite massimo della sua potenzialità. Aggiunse che le condizioni tecniche della Firenze-Faenza erano tali che essa aveva potuto essere utilizzata solo nei periodi d'interruzione della Porrettana, e non consentivano certo di riversarvi tutto il traffico. Notò anche che il tronco Boigo San Lorenzo-Pontassieve non avrebbe costituito un rimedio sufficiente. Infine affermò essere negli intendimenti del Governo di attuare un piano organico di costruzioni ferroviarie, del quale la direttissima Bologna-Firenze avrebbe fatto parte; ma, poichè questo piano richiedeva uno studio attento e profondo, esortò ad aspettare con fiducia fino a che il Governo non fosse stato in grado di proporlo.

Frattanto però nel disegno di legge per le spese straordinarie ferroviarie, votato nel dicembre scorso, veniva inclusa la sostituzione della trazione elettrica sulla Porrettana, con una spesa preventivata in 8 milioni.

Furono chieste spiegazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno a questa sostituzione, che era stata, come già ho accennato, recisamente scartata dalla Commissione Colombo. E l'onorevole ministro rispose che la Commissione Colombo non aveva ritenuto utilmente applicabile la trazione elettrica, perchè allora si pensava che dalla doppia trazione elettrica, cioè con una locomotiva in testa ed una in coda, avrebbero potuto derivare gravi difficoltà e talvolta anche gravi pericoli; che però i progressi tecnici, avveratisi dopo, permettevano di eliminare oramai qualunque danno e qualunque inconveniente. Di qui la possibilità di treni più pesanti e una potenzialità molto maggiore di quella preveduta nel 1904.

Più recentemente, nel maggio scorso, l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Casciani, dichiarava alla Camera che la trazione elettrica potrà essere attuata fra due anni e renderà sufficiente la Porrettana per altri 12 anni; di modo che parrebbe che la costruzione di una nuova linea non sia più così urgente come era considerata prima. Tuttavia io

credo che siano ancora necessari in proposito alcuni schiarimenti.

In primo luogo è bene ricordare che la Commissione Colombo aveva ritenuto che anche con la trazione elettrica la Porrettana non sarebbe stata in grado di dare sfogo al maggior traffico se non fino al 1915. Ora io chiedo al Governo: quali sono i calcoli, in base ai quali esso giudica, malgrado l'aumento del traffico avvenuto dal 1904 in una misura eccedente ogni previsione, che la trazione elettrica basti a sopperire alle nuove esigenze per un periodo di tempo molto più lungo di quello preveduto dalla Commissione Colombo?

In secondo luogo (questo problema si collega col primo), se io non ho inteso male le conclusioni della Commissione Colombo per quanto riguarda la trazione elettrica, queste sarebbero state determinate non tanto, come avrebbe dichiarato l'onorevole ministro, dallo stato dell'elettrotecnica in quei tempi, quanto dalla condizione di impianto della linea. Infatti nella relazione si dice che, tenendo conto delle limitazioni imposte dal binario semplice, dalla lunghezza delle stazioni, dal massimo sforzo consentito nei tenditori del materiale rotabile in servizio, dalle condizioni delle opere d'arte e dall'armamento in rapporto al carico dei locomotori necessario per l'aderenza, la Sottocommissione era venuta nella convinzione che, con la trazione elettrica, non si sarebbe potuto raggiungere che un traffico di 228,000 tonnellate lorde mensili complessive di treni merci, oltre dieci coppie di treni viaggiatori. Quanto poi alla doppia trazione, la Sottocommissione non credeva che fosse consigliabile, perchè, dato l'impianto della linea, il vantaggio sarebbe stato assai limitato e non vi sarebbe stata ragione di ricorrervi se non in casi eccezionali.

Perciò la Commissione Colombo riteneva che anche con la trazione elettrica la Porrettana non avrebbe supplito al maggiore traffico che fino al 1915.

Il dubbio è tanto più grave in quanto l'illustre presidente della Commissione scriveva ancora recentemente che la trazione elettrica non risolverà radicalmente il problema di far passare sulla linea tutto il traffico che si avrà tra pochi anni; e che è la linea, non il sistema di trazione che bisogna cambiare.

Mi pare dunque che sieno necessarie spiegazioni precise da parte del Governo.

La Camera consenta che, prima di finire,

io accenni ad un lato veramente importante della questione, al lato strategico. Non lo farò con mie parole; mi limiterò a ricordare quello che fu detto recentemente da un ufficiale superiore dell'esercito:

« Quantunque le linee da Roma a Firenze siano effettivamente due, esse non valgono che per una sola, perchè la potenzialità della Porrettana e quella della linea faentina sono così scarse, da permettere il semplice transito di truppe e di materiale da guerra che potrebbe accentrare in Firenze una sola linea.

« Per avere un'idea chiara e spiccia di questo fatto, basta pensare che per far giungere a Bologna, dalla Porrettana, un corpo d'armata con tutti i suoi accessori, non occorrerebbero meno di dieci giorni. Ora, nell'ipotesi più favorevole, noi non possiamo fare assegnamento sulla linea litoranea che per il trasporto di due corpi d'armata. Resterebbero dunque quattro corpi d'armata da far transitare per i valichi degli Appennini. Ponendo in causa i ritardi inevitabili e gli inconvenienti, che assai facilmente possono prodursi in caso di mobilitazione, ciascuno può constatare da sè il tempo che ci vorrebbe per dare sfogo alle truppe ed al materiale nelle attuali condizioni ferroviarie ». E non aggiungo neppure una parola di commento.

Estraneo alle regioni, che sono più direttamente interessate alla questione, ho creduto ugualmente mio dovere di interpellare in proposito il Governo, perchè si tratta di una linea che ha un'importanza nazionale. Per parte mia sarei lietissimo, se il provvedimento ora in via di attuazione valesse davvero ad allontanare la necessità di provvedimenti più radicali e più costosi. Ma il nostro paese soffre già troppo per l'inveterata abitudine di ricorrere, anzichè a soluzioni complete, a mezzi termini e ad espedienti, perchè il Governo in questa questione non debba dimostrare, in modo convincente e preciso, che ha una visione netta dei bisogni del traffico in un prossimo avvenire e che non intende sacrificare le ragioni impellenti dell'economia e della difesa nazionale a considerazioni che certo sarebbero meno gravi e meno legittime. (*Bravo! Benissimo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Segue ora l'interpellanza degli onorevoli Calvi, Bergamasco, Podestà, Bonacossa, Curioni, Bertarelli e Bernini al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se non creda urgente la costruzione del breve tronco Tortona-Mortara che,

mentre assicura le comunicazioni fra Genova e il Sempione, abbrevia di circa quattordici chilometri l'attuale percorso ».

L'onorevole Calvi Gaetano ha facoltà di parlare.

CALVI GAETANO. Onorevoli colleghi, l'interpellanza che io e diversi amici abbiamo avuto l'onore di rivolgere al ministro dei lavori pubblici ha tratto ad un tronco di strada molto breve, al tronco di strada Tortona-Mortara. La ragione d'essere di questa nostra interpellanza sta nelle stesse considerazioni addotte dai precedenti oratori nello svolgere le interpellanze, e così nella necessità, non solo di dare efficace aiuto al traffico del porto di Genova, ma altresì in quella di avvicinare il più possibile lo stesso porto alla regione elvetica, per poter usufruire di quei vantaggi, per il conseguimento dei quali vennero aperti i valichi del Sempione e del Gottardo, e per far sì che il porto di Genova sia messo in condizione di conseguire quel traffico che la sua posizione geografica, le sua vicinanza alla Svizzera ed alla Germania gli danno diritto di conseguire facendo una vittoriosa concorrenza a Marsiglia ed ai porti del Nord. È precisamente per raggiungere questo scopo che noi chiediamo la costruzione del breve tronco di linea Tortona-Mortara, ed è precisamente perchè temo che al raggiungimento di esso non giovi la linea Rigoroso-Voghera che io non posso dividere l'idea manifestata dall'onorevole Meardi, e trovo necessario associarmi completamente a quelle manifestate testè, nel suo poderoso discorso, dall'onorevole Reggio.

La linea più diretta che congiunge Genova alle Alpi svizzere, al Sempione ed al Gottardo è la linea che, partendo da Genova, passa per Rigoroso, Tortona, Mortara, Novara; è quindi necessario che il nuovo valico appenninico sbocchi a Rigoroso e che il tracciato della nuova ferrovia sia diretto a Tortona. Una deviazione da questo punto, l'adozione del tracciato Rigoroso-Voghera, se potrebbe per avventura abbreviare alquanto il percorso da Genova a Milano, sarebbe dannosa per le comunicazioni più rapide col Sempione che il Governo ha l'obbligo di rendere più brevi, precisamente nell'interesse del traffico del porto di Genova che sopprime in parte le Alpi elvetiche mediante il valico del Sempione e del Gottardo, ove fossero diminuite le distanze attuali, potrebbe essere lo scalo del commercio atlantico, per buona parte di quelle regioni dell'Europa centrale che oggi fanno capo in-

tieramente o quasi a Marsiglia, ai porti della Manica e del mare del Nord.

È questa la ragione per cui noi ci uniamo in tutto e per tutto a coloro che hanno sostenuto, come testè l'onorevole Reggio, la costruzione del tronco di linea Genova-Rigoroso-Tortona, e per cui sosteniamo la necessità della costruzione del tronco Tortona-Mortara. Intorno alla convenienza di costruire questo tronco mi pare che non occorra spendere molte parole e basti richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su pochi dati di fatto.

Attualmente il transito ed il traffico da Genova col Sempione e col Gottardo viene fatto in due modi: quello per il Sempione per la linea Novi-Alessandria-Novara-Arona-Domodossola; quello per il Gottardo per la linea Genova-Nov-Tortona-Voghera-Milano-Chiasso-Bellinzona o per la linea Genova-Alessandria-Mortara-Novara-Luino-Chiasso.

Ora le distanze di questi due percorsi sono le seguenti: la linea attuale da Genova a Domodossola passando per Alessandria ha un percorso di chilometri 233, mentre, costruendosi il breve tronco che noi proponiamo, il percorso si ridurrebbe a chilometri 219. Questo per quanto riguarda il valico del Sempione.

Per quanto riguarda invece il valico del Gottardo la linea attuale, Genova-Milano-Chiasso-Bellinzona, e quella Genova-Alessandria-Mortara-Novara-Luino, avrebbero in media un percorso di 259 chilometri: invece con la costruzione del breve tronco di strada a cui ho già accennato il percorso sarebbe ridotto da Mortara a Bellinzona a circa 242 chilometri, si conseguirebbe quindi una riduzione di chilometri 14 sul percorso attuale per il Sempione e di chilometri 17 per il Gottardo, senza tener conto del minor percorso che si verrebbe altresì a conseguire con la costruzione della linea Genova-Rigoroso-Tortona.

Non basta: con la costruzione di questo tronco verrebbe altresì abbreviato il percorso per Vercelli e Biella, che ora si fa per Casale, di chilometri 8, e verrebbe alleggerita la linea Genova-Nov-Tortona-Voghera-Milano, delle merci dirette a Gallarate ed a Busto-Arsizio, che potrebbero, mediante la costruzione e l'esercizio di tale tronco, essere trasportate a Novara, sicchè poi le merci sarebbero senza alcun trasbordo portate precisamente a tali due importanti centri industriali; e si badi che è assai considerevole il quanti-

tativo delle merci che da Genova sono destinate e trasportate in Lomellina e nella provincia di Novara e che, passando per Novara, sono dirette a Luino; dalle statistiche fatte prima ancora dell'apertura del Sempione si ha che tale quantitativo raggiunse circa il 16 per cento di tutto il traffico del porto di Genova, senza tener conto di quella parte destinata a Vercelli ed a quel grosso centro industriale che è Biella. Del resto la convenienza ed opportunità di questo tronco e del tracciato che noi proponiamo, che altro non è che il tracciato che Napoleone aveva stabilito per il Sempione, era stata riconosciuta sin dal 1850 e 1852, allorchando si studiò la prima linea Genova-Mortara-Novara-Arona. Se tale tracciato allora non si adottò, ciò avvenne soltanto per ragioni militari e politiche.

In quell'epoca pur troppo la nostra unità non era raggiunta, e poco amichevoli erano le nostre relazioni coll'Austria che occupava, oltre il Veneto, la Lombardia. Non era prudente quindi dare alla linea progettata il tracciato Tortona-Mortara che sarebbe corso a troppo breve distanza dal confine, e si preferì di dare alla nuova strada ferrata da costruirsi un tracciato che le permettesse di trovarsi sicura dietro i baluardi di Alessandria. È questa la ragione per cui nel 1852 gli studi fatti hanno portato alla costruzione della linea attuale, cioè della linea Genova-Nov-Alessandria-Mortara-Arona.

Del resto l'importanza e la necessità di questa linea venne anche riconosciuta da questo Parlamento. L'onorevole Gianturco non ignora ciò che avvenne nel 1882. Egli conosce meglio di me che in quell'epoca, come in oggi, a Genova si riconobbe la necessità di un nuovo valico, di una nuova via, giacchè il traffico del porto era talmente aumentato che l'antica linea dei Giovi non era più sufficiente; se non che, se tutti erano di accordo nel riconoscere tale necessità, non vi era più accordo sul tracciato. Due erano le tendenze, alacramente e fortemente sostenute. L'una riteneva che la nuova linea dovesse passare per le valli della Stura e dell'Orba, e, toccando Ovada, dovesse far capo ad Alessandria: l'altra, quella adottata poi, riteneva che la principale dovesse passare per le valli della Polcevera e della Scrivia, raggiungendo l'antica linea sinora più al di sopra di Serravalle.

Ora sta in fatto che ciò avvenne nonostante il suo maggior percorso, in modo

precipuo perchè rendeva possibile, mercè una facile abbreviazione per Tortona e Mortara, di evitare la lunga deviazione sopra Alessandria. Fu questa la ragione, che si fece valere allora dal Comitato che patrocinava questa linea e del quale era presidente l'illustre professor Boccardo.

Fu questa la ragione adottata dal Consiglio provinciale e dalla Camera di commercio di Genova, e fu la ragione per cui, come accennai, trionfò il percorso della linea attuale.

Si dirà: ma perchè dal 1882 ad oggi questa linea non fu fatta? La ragione fu detta dall'onorevole Baccarini al Comitato ligure-lomellino allorchè ebbe in riguardo a conferire con lui e fu da lui confermata in una seduta del marzo 1882, allorquando presentò alla Camera il progetto per la costruzione della linea succursale dei Giovi.

L'onorevole Baccarini allora non aderì al desiderio del Comitato di Genova e del Comitato lomellino per una ragione di opportunità; siccome in quel tempo la linea Serravalle-Alessandria-Mortara bastava al traffico, l'altra linea avrebbe fatto indubitata concorrenza alla linea preesistente.

Egli però esplicitamente riconobbe che, quando la linea esistente avesse superato il prodotto chilometrico annuo di lire 150, sarebbe stato giocoforza pensare alla divisione dei trasporti ed abbreviare il percorso per Tortona e Mortara; giacchè allora una linea per Tortona e Mortara, anzichè una linea di concorrenza, sarebbe riuscita la benevola ed indispensabile sussidiaria della Genova-Alessandria-Mortara.

Dunque non è possibile venire a conclusioni diverse da quelle cui veniamo noi, intorno alla opportunità e convenienza di costruire ed esercitare tale tronco. Se non che, onorevole ministro, non solo vi è opportunità, ma vi è urgenza e questo tronco deve essere fatto al più presto, si faccia o non si faccia la direttissima.

E la ragione è evidente.

Come già accennai, dalle statistiche del 1905 risulta che ben il 16 per cento del movimento ferroviario del porto di Genova è diretto a Luino e si diffonde nella Lomellina e nel Novarese ed a Milano per la linea Mortara. Ora l'unica via attuale per una sì grande quantità di merce è la via Genova-Novi-Alessandria.

L'onorevole Baccarini disse nel 1882 che la massima potenzialità di traffico di questa linea, volendosi fare un lodevole servizio,

era raggiunto quando avesse un prodotto chilometrico di 150,000 lire.

Ora, da una statistica del 1898 risulta che il prodotto chilometrico di questa linea raggiungeva già allora la cifra di 160,000 lire, e, se le mie notizie sono esatte, attualmente è salito a circa 250,000 lire. Si capisce, quindi, come questa linea non sia più sufficiente per poter trasportare alle regioni suindicate tutta la merce che dal porto di Genova deve andarvi.

In conseguenza la urgenza è indiscutibile, se si vogliono evitare i gravi inconvenienti che oggi avvengono. E l'urgenza si appalesa sotto un altro aspetto, sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. La galleria fra Valmadonna e Valenza è in tali condizioni da non lasciar tranquilli che qualche frana non si verifichi, producendo fatalmente un arenamento nel transito; d'altronde la natura del terreno del colle, sotto cui la galleria è aperta, e le acque infiltrate in quella località, ne hanno reso malsicuro il rivestimento.

Nè basta; il tratto di ferrovia fra Valenza e Torre Beretti è costruito su terreni soggetti alle inondazioni del Po ed è intersecato da una quantità di canali con edifici sottoposti alla irrigazione e quindi facilmente rovinabili per le inondazioni del fiume.

Non parlo del pericolo che può correre il grandioso ponte sul Po, perchè venne sufficientemente riparato.

Il pericolo si minacciava per l'abbassamento dell'alveo del fiume che aveva messo quasi a nudo le fondamenta del ponte.

Ma anche prescindendo da ciò, abbiamo una linea che da un momento all'altro può essere ostruita. Ora, se per sventura ciò avvenisse, dove passerà quel sedici per cento di merce che dal porto di Genova sale alle regioni che più volte accennai, se un nuovo tronco sussidiario non sarà costruito, il tronco cioè Tortona-Mortara? Questo, indipendentemente dalle altre ragioni già da me esposte, costituisce ormai una necessità se si vuol garantito il trasporto delle merci da Genova al Sempione ed al Gottardo, il trasporto delle merci al Novarese, al Biellese, al Vercellese e alla Lomellina.

Se a tutto ciò si aggiunge che, mediante la costruzione di questa linea, specie facendosi la direttissima Genova-Rigoroso-Tortona, si potrebbe assai abbreviare il percorso anche ai viaggiatori, giacchè i treni diretti, che oggi mettono da Genova a Mortara, potrebbero percorrere tale

tratto in tempo assai più breve di quello che impiegano oggidì con un considerevole risparmio nelle spese di esercizio, è necessità concludere che la costruzione e l'esercizio di tale breve tronco si impone tanto più, quando si tenga presente il suo costo.

La sua costruzione non esige spese eccessive, perchè il tracciato corre, come dice benissimo la relazione Adamoli, in terreno piano e non ha che una sola considerevole opera d'arte, quella di un ponte sul Po.

Ebbene, gli studi fatti da un Comitato che avrebbe disposto la costruzione danno questo risultato che, per fare tale tronco compreso il ponte, non occorrono già i 17 milioni dei quali parla la relazione Adamoli, ma solo 10, ossia 6 milioni per la linea e 4 per il ponte. Nè crediate che questa cifra sia cervellotica. No, questi dati trovano la loro conferma anche nelle dichiarazioni fatte dall'onorevole Baccarini in quella seduta alla quale ho accennato. Ecco che cosa diceva allora l'onorevole Baccarini:

« Ammessa la costruzione della succursale dei Giovi il suo obiettivo (quello della linea Serravalle-Tortona-Mortara) è di ridurre la distanza tra Genova e il confine svizzero. La nuova linea partirebbe da Serravalle e, toccando Tortona, andrebbe direttamente a Mortara attraversando il Po e passando per le grosse borgate di Pian del Cairo, Lonate, San Giorgio.

« La sua lunghezza sarebbe di 60 chilometri... (perchè allora si parlava di costruire la linea lunga 60 chilometri mentre oggi sarebbe ridotta solo a 40) ed il suo costo di costruzione, ammesso il doppio binario, ascenderebbe a lire 10,800,000 ».

Tutte queste circostanze di fatto che in modo disadorno ho esposto alla Camera son certo che non eran sfuggite all'acume e allo studio dell'onorevole amico Gianturco, il quale non vorrà dividere le idee nella relazione Adamoli, in cui, pur riconoscendosi a pagina 140 che la linea Tortona-Mortara produrrebbe un raccorciamento di ben 17 chilometri rispetto alla attuale via di Alessandria per le comunicazioni tra Genova ed i valichi del Gottardo e del Sempione; pur ammettendo che questa linea traversa una regione piana e si svolgerebbe in condizioni favorevoli per un grande traffico e cioè con un andamento in parte orizzontale ed in parte a miti pendenze non superiori al 4 per mille e con lunghi rettifili e poche curve e con una sola opera importante, il ponte sul Po, finisce poi col dire:

« La costruzione di questa linea potrà

presentarsi opportuna quando in un avvenire che auguriamo non molto lontano si riesca ad attrarre al porto di Genova una più intensa corrente di traffico internazionale verso i valichi del Sempione e del Gottardo ».

Scrivendo ciò la Commissione, che pure merita lode sotto tanti altri aspetti, dimenticò che i maggiori percorsi, se non hanno assoluta importanza per i passeggeri che fanno capo ai luoghi di maggior traffico, lo hanno grandissimo per le merci che subiscono la legge del maggior costo. Dimenticò che intanto si potrà attrarre al porto di Genova una più intensa corrente di traffico internazionale verso i valichi del Gottardo e del Sempione in quanto siano abbreviati i percorsi e così le spese di trasporto. Scrivendo ciò la Commissione non tenne presente quanto un'altra Commissione che la precedette, creata nel 1860 per studiare il passaggio delle Alpi elvetiche e le linee di accesso, di cui fu presidente il Pallanza e segretario l'onorevole Baccarini, avvertiva a mezzo del suo relatore, l'illustre Comin e cioè:

« Le condizioni economiche del commercio di transito sono già indeclinabilmente sotto tale concorrenza. È una questione di essere o di non essere; anzi ogni passo è contato, ogni deviazione ha una conseguenza necessaria; ogni minuto che la strada da Genova alle Alpi si indugi più del necessario in Valle del Po, ogni chilometro che essa corra fuori del diritto filo, fosse anche a servizio della prima città d'Italia, restringerà di altrettanto la sfera di efficienza del nostro commercio marittimo oltr'Alpe ».

■ Questa che era verità allora, è verità anche oggi.

■ Onorevole ministro: un semplice sguardo sulla carta geografica mostra in modo chiaro che il filo diretto fra Genova e le Alpi Retiche e il Sempione è la linea Genova-Rigoroso-Mortara Novara. Faccia eseguire prontamente gli studi per questa linea, onde si possa al più presto costruirla ed ella avrà acquistato un nuovo titolo di benemeranza verso il Paese che, nell'aumento del traffico nel suo maggior porto del Mediterraneo, vede non l'interesse di una regione, ma l'interesse di tutta la Nazione. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. stimerei opportuno rinviare a lunedì prossimo il seguito dello svolgimento di queste interpellanze.

Voci. Sì, sì!

PRESIDENTE. E così potremo unire

alle altre anche la interpellanza dell'onorevole Sacchi. (*Benissimo!*)

Ora però debbo pregare la Camera di procedere nell'ordine del giorno discutendo i disegni di legge che vi sono iscritti, per la tornata d'oggi.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge (Vedi Stampato n. 794-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dell'articolo unico di legge, di cui dò lettura:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 88,211.20 ai capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 indicate nell'annessa tabella.

Tabella di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907.

Capitolo 122. Indennità e compensi per ispezioni e missioni varie in servizio della istruzione secondaria L. 60,000. »

Saldi di spese residue.

Capitolo 273⁴. Saldo degli impegni riguardanti le spese generali dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1905-1906 e retro » 12,423. 64

Capitolo 273⁵. Saldo degli im-

Da riportarsi . . . L. 72,423. 64

1310

Riporto . . . L.	72,423. 64
pegni riguardanti le spese per le Università ed altri stabilimenti d'insegnamento superiore dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1905-906 e retro »	2,590. 60
Capitolo 273 ⁸ . Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli Istituti e corpi scientifici e letterari, dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1905-1906 e retro »	129. 50
Capitolo 273 ¹ . Saldo degli impegni riguardanti le spese per le antichità e le belle arti, dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1905-906 e retro »	12,093. 60
Capitolo 273 ¹¹ . Saldo degli impegni riguardanti le spese per la istruzione media, dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1905-906 e retro . . . »	973. 86
Totale . . . L.	88,211. 20

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge (Vedi Stampato n. 795-A).

CARCANO, ministro del tesoro. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, ministro del tesoro. In quest'articolo unico si propone la maggiore assegnazione di lire 69,248.

D'accordo con la Giunta generale del bilancio, propongo di sostituire alla somma di 69,248, la somma di 86,248 lire. Ossia, propongo di aggiungere nella tabella, allegata all'articolo unico un maggiore assegno di lire 17,000 al capitolo 88 « Accademie e istituti di belli arti », e di diminuire, nella stessa tabella, i capitoli 85, 86 e 92, rispet-

tivamente di otto, di sei, e di tremila lire. Insomma, propongo di aggiungere 17 mila lire e di diminuirne altre 17 mila. Quindi l'articolo unico resta redatto così: « Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 86,248 e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma... » eccetera.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dell'articolo unico di legge, di cui do lettura con le modificazioni, proposte dall'onorevole ministro del tesoro:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 86,248 e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907, indicati nell'annessa tabella.

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 88. Accademie ed istituti di belle arti ed istruzione drammatica - Compensi per supplenze al personale temporaneamente impedito di esercitare il proprio ufficio L. 17,000. »

Capitolo 94. Aiuti ad istituti artistici non governativi - Acquisto di azioni di società promotrici di belle arti e concorso ad esposizioni artistiche estere e nazionali » 4,000. »

Capitolo 98. Indennità e compensi per ispezioni, missioni ed incarichi in servizio delle antichità e belle arti » 5,000. »

Capitolo 106. Regi ginnasi e licei - Dotazioni pel mantenimento dei gabinetti scientifici e delle biblioteche nei regi licei e nei ginnasi - Spese d'ufficio, di fitto e manutenzione dei casamenti e dei mobili per i licei della Toscana e per il ginnasio femminile di Roma - Manutenzione dei casa-

Da riportarsi . . . L. 26,000. »

Riporto . . . L. 26,000. »

menti, acquisto e manutenzione dei mobili nei licei ginnasiali di Napoli, non annessi a convitto . » 8,000. »

Capitolo 107. Supplemento alle dotazioni ed acquisto di materiale scientifico e suppellettile scolastica per i licei e per i ginnasi » 4,000. »

Capitolo 259-ter. Spese per il rinnovamento del materiale artistico e degli altri oggetti distrutti dall'incendio della Mostra di architettura nell'Esposizione internazionale di Milano » 14,248. »

Capitolo 260-quater. Compenso dell'opera prestata, durante l'anno scolastico 1906-907, dagli incaricati delle funzioni di segretario nelle scuole normali, ove non esiste il segretario di ruolo » 34,000. »

Totale . . . L. 69,248. »

Diminuzioni.

Capitolo 1. Ministero - Personale (*Spese fisse*) L. 2,000. »

Capitolo 45. Regio Istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze - Assegno fisso, secondo le convenzioni approvate con le leggi 30 giugno 1872, n. 885, e 9 luglio 1905, n. 366, e legato di Filippo Barker Webb - Aumenti quinquennali e sessennali al personale dell'istituto - Compensi per le conferenze nelle scuole di magistero . » 11,000. »

Capitolo 85. Regio opificio delle pietre dure in Firenze - Regia calcografia e galleria nazionale d'arte moderna in Roma. Dotazioni, ecc. » 8,000. »

Capitolo 86. Accademia ed istituti di belle arti ed istruzione musicale, drammatica. Personale, stipendi; remunerazione per supplenze al personale in aspettativa . » 3,000. »

Capitolo 92. Pensionato artistico e musicale, spese relative e concorso drammatico » 3,000. »

Capitolo 103. Scuole medie governative - Personale (*Spese fisse*) - Stipendi, assegni indennità e retribuzioni indicati nella legge 8 aprile 1906, n. 142, al personale di ruolo ed a quello delle classi aggiunte - Retribuzioni per insegna-

Da riportarsi . . . L. 27,000. »

Riporto L. 27,000. »

menti speciali e per supplenze al personale in aspettativa — Compensi per maggiore orario contemplato nella legge predetta . » 34,000. »

Capitolo 120. Spesa per la stampa, compilazione e spedizione dei temi della licenza liceale, ginnasiale, degli istituti tecnici e nautici e delle scuole normali e complementari — Indennità e compensi ai commissari per licenza liceale e ginnasiale, degli istituti tecnici e nautici, delle scuole normali e complementari e delle scuole tecniche » 12,000. »

Capitolo 178. Assegni di disponibilità (*Spese fisse*) » 3,748. »

Capitolo 180. Indennità ad impiegati in compenso delle pigioni che corrispondono all'erario per locali demaniali già da essi occupati gratuitamente ad uso di abitazione (*Spese fisse*) » 500. »

Capitolo 182-*bis*. Indennità temporanea agli impiegati residenti in Milano » 6,000. »

Totale . . . L. 69,248. »

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1906-1907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 790-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura.

Articolo unico

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 217,710 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-907 indicate nella tabella annessa alla presente legge.

TABELLA CONCORDATA
fra la Giunta e il Ministero.

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-907.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 3. Ministero - Spese d'ufficio L.	2,600
Capitolo 6. Manutenzione e servizio del palazzo della Consulta »	2,400
Capitolo 7. Acquisto di libretti e scontrini ferroviari (<i>Spesa d'ordine</i>) »	50
Capitolo 7 <i>bis</i> . Acquisto di decorazioni »	6,000
Capitolo 11. Spese di stampa »	6,000
Capitolo 16. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione degli affari esteri e loro famiglie »	500
Capitolo 17. Spese casuali »	3,500
Capitolo 19. Pensioni ordinarie (<i>Spese fisse</i>) »	40,000
Capitolo 23. Stipendio al personale degli interpreti (<i>Spese fisse</i>) »	250
Capitolo 32. Manutenzione di proprietà demaniali a Costantinopoli, Tangeri, Tokio, Bucarest, Madrid, Londra, Pechino, Sofia, Washington e Cettigne »	46,000
Capitolo 35. Rimpatri e sussidi a nazionali indigenti e spese eventuali all'estero »	10,750
Capitolo 36. Bandiere, stemmi, sigilli e mobili per uso esclusivo di archivio all'estero . . »	5,000
Capitolo 38. Scuole all'estero »	81,660
Capitolo 45 <i>bis</i> . Spese per la Macedonia »	13,000
Totale L.	<u>217,710</u>

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (<i>Spese fisse</i>) . . . L.	3,500
Capitolo 2. Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) »	1,500
Capitolo 8. Telegrammi da spedirsi all'estero (<i>Spesa d'ordine</i>) »	8,000
Capitolo 9. Spese postali . . . »	3,000
Capitolo 12. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria »	2,000
Capitolo 21. Stipendi al personale delle Legazioni (<i>Spese fisse</i>) »	7,500
Capitolo 22. Stipendi al personale dei Consolati (<i>Spese fisse</i>) »	15,000
Capitolo 24. Assegni al personale delle Legazioni (<i>Spese fisse</i>) »	48,000
Capitolo 25. Assegni al personale dei Consolati (<i>Spese fisse</i>) »	88,850
Capitolo 38-bis. Fitti di locali delle scuole italiane all'estero ed annualità per l'estinzione dei mutui con la Cassa dei depositi e prestiti per l'acquisto e la costruzione di locali scolastici all'estero »	29,360
Capitolo 43. Assegni provvisori e d'aspettativa (<i>Spese fisse</i>) »	11,000
Totale L.	<u>217,710</u>

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto, in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-1907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge. (Vedi *Stampato*, n. 792-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 39,400, e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1906-907, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella delle maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 6. Ministero - Spese di ufficio L.	3,000
Capitolo 11. Manutenzione, riparazioni ed adattamento di locali dell'amministrazione centrale . . . »	2,000
Capitolo 12. Indennità di tramutamento agli impiegati »	7,500
Capitolo 19. Spese di rilegatura di registri e libri »	1,000
Capitolo 21. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti alla amministrazione dell'agricoltura, industria e commercio e loro famiglie »	2,000
Capitolo 22. Compensi per lavori straordinari di qualsiasi indole e per lavori di copiatura da corrispondersi agli impiegati, uscieri ed inservienti dell'amministrazione centrale »	2,200
Capitolo 25. Ispezioni e missioni diverse all'interno ed all'estero, nell'interesse dell'amministrazione dell'agricoltura, industria e commercio - Rappresentanze a Congressi ed Esposizioni »	1,800
Capitolo 41. Ispezione agraria - Concorsi a scuole ed Istituti agrari dipendenti dal Ministero ed altre istituzioni agrarie non governative che propugnano l'incremento e la diffusione dell'istruzione agraria - Viaggi d'istruzione e Congressi - Conferenze agrarie - Posti e Borse di	
Da riportarsi . . . L.	19,500. »

<i>Riporto . . . L.</i>	19,500
studio in Istituti agrari all'interno ed all'estero - Spese di viaggio ad alunni delle scuole agrarie - Posti e Borse di studi governativi - Indennità per ispezioni didattiche e contabili agli Istituti d'insegnamento agrario dipendenti dal Ministero, o non governativi - Indennità ai Commissari agli esami di laurea e di licenza degli istituti stessi - Spese per le Commissioni esaminatrici di concorsi »	500
Capitolo 49. Servizio zootecnico - Depositi di stalloni - Stipendi, paghe, assegni ed indennità al personale (<i>Spese fisse</i>) »	5,000
Capitolo 57. Esperienze agrarie - Acclimazioni - Acquisto e trasporto di semi e piante - Pomologia - Orticoltura - Viticoltura - Esposizioni e concorsi a premi »	3,000
Capitolo 93. Servizio forestale - Spese per l'applicazione della legge forestale 20 giugno 1877, n. 3917 (serie 2ª) e della legge 4 luglio 1874, n. 2011 (serie 2ª) sui beni incolti dei comuni - Indennità per visite e delegazioni - Indennizzi vari - Locali, mobili, libri, casermaggio, armi, munizioni, cavalli, trasporti, industrie forestali »	2,000
Capitolo 113. Servizio meteorologico - Spese per gli studi sui fenomeni dell'alta atmosfera - Studi sperimentali sulla formazione delle nubi temporalesche, per impedire la caduta della grandine »	900
Capitolo 140. Concorsi ad Istituti d'incoraggiamento ed altre istituzioni aventi per fine di promuovere lo svolgimento delle industrie - Premi e medaglie al merito industriale - Borse di pratica industriale - Borse di perfezionamento all'interno ed all'estero a favore dei giovani licenziati dalle scuole industriali, e dalla regia scuola industriale di setificio in Como »	4,000
Capitolo 146. Servizio pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Indennità ed indennizzi vari - Acquisto e riparazione di strumenti e di mobili per gli Uffici metrici e per i laboratori centrali - Fabbricazione di punzoni e spese per la bollatura	

Da riportarsi . . . L. 34,900

<i>Riporto . . . L.</i>	34,900
di strumenti metrici - Riparazioni di locali - Comparazione quinquennale ed aggiustamento di campioni metrici - Spese per imballaggi e trasporti - Contributo per la iscrizione degli operai addetti al laboratorio metrico centrale, alla Cassa Nazionale di Previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, e contributo per l'assicurazione di essi presso la Cassa Nazionale per gli infortuni »	1,500
Capitolo 154. Proprietà industriale, letteraria ed artistica - Spese varie comprese quelle per traduzioni da lingue estere - Concorso dell'Italia all'Ufficio internazionale di Berna per la tutela della proprietà intellettuale ed industriale - Medaglie di presenza ai membri della Commissione permanente per la revisione dei reclami, ed a quelli di altre eventuali Commissioni temporanee »	3,000
<i>Totale . . . L.</i>	39,400

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo e della categoria transitoria degli ufficiali d'ordine e di scrittura e straordinario - Personale straordinario ed avventizio di servizio - Stipendi ed assegni (<i>Spese fisse</i>) L.	7,700
Capitolo 44. Sussidi ed incoraggiamenti a Consorzi agrari di acquisto di produzione e di vendita . . . »	3,000
Capitolo 50. Servizio zootecnico - Depositi di stalloni - Alimentazione dei cavalli »	5,000
Capitolo 52. Servizio zootecnico - Incoraggiamenti alla produzione cavallina - Premi alle cavalle destinate alla riproduzione - Sovvenzioni ad Associazioni di allevatori - Cessione di stalloni e di cavalle a prezzo di favore a Consorzi e privati - Esposizioni, concorsi ed altri incoraggiamenti - Visita agli stalloni privati »	2,000
Capitolo 61. Spese per l'enologia e l'enotecnia all'interno ed all'estero, per le esperienze di distillazione, per la olivicoltura e l'oleificio - Spese per le cattedre ambulanti di viticol-	

Da riportarsi . . L. 17,700

<i>Riporto . . . L.</i>	17,700
tura ed enologia e per le stazioni enotecniche - Studi - Spese per l'applicazione della legge 2 agosto 1897, n. 378, sulla sofisticazione del sommacco »	6,800
Capitolo 65. Spese per il Museo agrario in Roma e per il Consiglio dell'agricoltura e dell'insegnamento agrario »	500
Capitolo 84. Idraulica agraria - Premi e sussidi per irrigazioni, bonificamenti e fognature - Studi relativi - Acquisto di macchine idrovore ed altri apparecchi elevatori, serbatoi montani per irrigazioni, e ricerca di acque potabili »	1,500
Capitolo 86. Servizio forestale - Stipendi, indennità ed assegni al personale (<i>Spese fisse</i>) »	2,700
Capitolo 89. Servizio forestale - Spese per il mantenimento dell'Istituto forestale di Vallombrosa ed altre relative all'insegnamento ed alla diffusione della istruzione forestale - Trasporti »	2,000
Capitolo 97. Servizio minerario - Stipendi ed indennità al personale (<i>Spese fisse</i>) »	2,700
Capitolo 136. Camere di commercio italiane all'estero - Delegati commerciali - Agenzie commerciali italiane all'estero - Musei commerciali - Società di esplorazioni geografiche e commerciali, ed altre istituzioni aventi il fine di promuovere l'incremento dei traffici all'estero - Spese per le mostre campionarie ed altre simili - Borse di pratica commerciale »	4,000
Capitolo 148. Servizio pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Spese per la Commissione superiore dei pesi e delle misure e del saggio dei metalli preziosi - Ricerche scientifiche, studi, lavori e traduzioni - Insegnamento degli allievi - Assegni ai tirocinanti ed ai tirocinanti volontari della Amministrazione metrica - Spese varie per i laboratori centrali - Spese per la preparazione e l'ordinamento di mostre, per il servizio metrico e per quello del saggio - Spese per la partecipazione al mantenimento dell'Ufficio internazionale dei pesi e delle misure	
<i>Da riportarsi . . . L.</i>	37,900

<i>Riporto . . . L.</i>	37,900
in Parigi (legge 26 dicembre 1875, n. 2875) e per rappresentare il Governo italiano alle adunanze ed alle conferenze indette dal Comitato Internazionale »	1,500
Totale . . . L.	39,400

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto, in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Spesa straordinaria di lire 220,000 per la costruzione di locali ad uso dell'agenzia di coltivazione dei tabacchi di Comiso.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Spesa straordinaria di lire 220,000, per la costruzione di locali ad uso dell'agenzia di coltivazione dei tabacchi di Comiso.

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, segretario, legge: (V. Stampato n. 752-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi.

ABOZZI. Mi affretto a dichiarare che il mio voto sarà di tutto cuore favorevole al disegno di legge; dirò pochissime parole unicamente per sciogliere la riserva presa quando, discutendosi il disegno di legge sui provvedimenti per la Sardegna, ho ritirato un ordine del giorno con cui invitavo il Governo ad ampliare i locali dell'agenzia delle coltivazioni di Sassari, riservandomi di riprendere l'argomento, quando si sarebbe esaminata la proposta di costruire i locali per l'agenzia di Comiso.

Ho avuto, altra volta, occasione di notare come l'amministrazione delle private spieghi le maggiori cure per dare sviluppo e per migliorare la coltivazione del tabacco in Italia, smentendo così la tradizione per la quale questa amministrazione era ritenuta semplicemente come uno strumento di tassazione fiscale, mentre, invece, deve essere un grande organismo industriale che miri ad ottenere graduali trasformazioni ed utili innovazioni. Convinto che il Parlamento deve incoraggiarla a procedere con passo sicuro nella via delle riforme, voterò volentieri qualunque provvedimento inteso a rimuovere le cause, sieno pure seconda-

rie, che ostacolano il movimento di miglioramento ed incremento del prodotto.

Leggo quindi con piacere, nella relazione ministeriale, che si è provveduto alla sistemazione dei locali delle agenzie di Fojano della Chiana, di Pontecorvo, di San Sepolcro, di Lecce e di Cava dei Tirreni; e con uguale compiacenza vedo ora che si pensa anche alle agenzie della Sicilia, cominciando da quella di Comiso, che abbraccia le provincie di Catania, di Siracusa, dove, dice la stessa relazione, da qualche anno si verifica « aumento di produzione ed accenno alla sua trasformazione ». Ma a questo sentimento di compiacenza sincera, corrisponde un sentimento di rammarico, perchè nulla finora si è fatto per la Sardegna.

Ricorderò quello, che in altra occasione ho detto, e cioè che nell'agenzia di Sassari, la sola che esiste in Sardegna, il contingente di coltivazione è oggi ridotto a sei milioni di piante.

Non ho mancato di fare al riguardo rimostranze e proteste. Mi si è risposto che una delle ragioni che impediva di dare maggiore estensione alla coltivazione del tabacco era appunto la ristrettezza dei locali dell'agenzia. È vero che un ambiente di questi locali è stato da qualche tempo annesso al palazzo universitario. Non so però quanto valore abbia questa ragione, se considero che la perdita di un solo ambiente non potrebbe giustificare una riduzione così rilevante nel contingente della coltivazione.

Ad ogni modo, se è vero che il Governo vuole estendere la coltivazione del tabacco in Sardegna (coltivazione che, data la depressione economica dell'isola, offre qualche remunerazione), perchè non si pensa ad ampliare e sistemare i locali di quell'agenzia, come si è fatto per tutte le altre agenzie sovra indicate?

La Camera sappia che l'amministrazione delle privative, quasi senza titolo, occupa i locali destinati ad uso dell'agenzia di Sassari, giacchè questi locali fanno parte del grande fabbricato costruito con i lasciti di cospicui cittadini per l'istituzione degli studi universitari. Ora, giacchè il Governo ha fruito del beneficio di occuparli gratuitamente, pensi, quanto meno, a completarli, ad ampliarli se effettivamente essi sono insufficienti; ed in tal modo cesserà la causa che si dice d'impedimento ad estendere la coltivazione del tabacco in Sardegna.

Non aggiungo altre ragioni, perchè quelle accennate mi sembrano di tale evidenza da non ammettere confutazione alcuna.

Prego perciò l'onorevole ministro perchè voglia affrettare i provvedimenti necessari per ampliare i locali dell'agenzia di Sassari.

So che l'onorevole ministro delle finanze spiega molto interesse per venire in aiuto delle regioni più povere e disagiate. Aggiungo che i coltivatori di Sassari hanno risposto alle premure dell'amministrazione, con grandi sacrifici per migliorare e perfezionare il prodotto, adottando i nuovi metodi suggeriti.

Ho quindi fiducia che vorrà accogliere la mia raccomandazione, e farà così cosa utile assai all'isola, e specialmente alla provincia di Sassari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Prendo impegno di comunicare al mio collega delle finanze le raccomandazioni, che ha fatto l'onorevole Abozzi con tanto calore di affetto per la sua Sardegna, a favore della coltivazione del tabacco in quell'isola, e specialmente nella provincia di Sassari. Sono sicuro che tali raccomandazioni saranno ascoltate dal mio collega onorevole Lacava con la massima benevolenza.

Mi sia lecito però di aggiungere un'impressione, che provai nell'ascoltare l'onorevole Abozzi. Egli diceva, se ho bene inteso, che ha provato un senso di rammarico nel leggere la relazione di questo disegno di legge...

ABOZZI. No, di compiacenza, ho detto!

CARCANO, *ministro del tesoro*. ...non vedendo fatto alla Sardegna lo stesso trattamento, che ora si fa a favore della coltivazione del tabacco in Sicilia. Pare a me che nessun rammarico l'onorevole Abozzi dovrebbe provare, che debba anzi essere lieto di vedere confermato in questo disegno di legge il proposito dell'amministrazione delle finanze di estendere le sue cure alla coltivazione e alla preparazione dei tabacchi indigeni, segnatamente nelle due isole, oggi della Sicilia, domani della Sardegna. (*Approvazioni*).

ABOZZI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABOZZI. Mi sarò espresso male; ma era ed è ben lungi da me il pensiero di far torto alla Sicilia, all'isola generosa, meritevole di ogni riguardo. Anzi ho detto che avevo ragione di compiacimento per essere stato presentato questo disegno di legge. Esprimevo soltanto il rammarico per il ritardo nel provvedere alla Sardegna.

Le mie prime parole sono state la espressione sincera del mio modesto appoggio a questo disegno di legge, poichè comprendo in tutta la sua estensione il dovere della solidarietà nazionale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata l'unita convenzione per la cessione allo Stato, da parte del Municipio di Comiso, del fabbricato ex casa Filippini di sua proprietà, ed attualmente occupato in uso gratuito per gli Uffici e magazzini di quella Agenzia delle coltivazioni dei tabacchi.

Convenzione per la cessione alla Amministrazione finanziaria da parte del municipio di Comiso dei locali di sua proprietà, costituenti il fabbricato ex Casa Filippini ed ora adibiti ad uso magazzini dell'Agenzia delle coltivazioni dei tabacchi di quella località.

L'anno millenovecento sette, il giorno 13 del mese di giugno, nella camera dell'illustrissimo signor Direttore generale delle private;

Con la presente scrittura privata in doppio originale, da valere ad ogni effetto di legge quale atto pubblico fra il municipio di Comiso, rappresentato dal signor avvocato Macherione cav. Vincenzo, residente in Roma, debitamente autorizzato con deliberazione 4 giugno 1907 del Consiglio comunale, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa nella seduta del 5 giugno 1907, ed il Ministero delle finanze rappresentato dal signor commendatore ingegnere Sandri Roberto, direttore generale delle private, delegato da S. E. il Ministro delle finanze, con Nota n. 5179 del 12 giugno 1907, si conviene quanto appresso:

1° Il Municipio di Comiso cede senza vincoli od eccezioni di sorta all'Amministrazione finanziaria il fabbricato ex Casa Filippini, consistente in nove ambienti terrenei e nove al primo piano, confinanti con via Bagni Diana, via Libertà, via Regina Margherita, Scuole elementari femminili, catastato all'articolo 1195, ed al numero di mappa 6301, fabbricato del quale l'Amministrazione finanziaria gode l'uso gratuito e che al presente è sede degli uffici e dei magazzini dell'Agenzia delle coltivazioni dei tabacchi in Comiso, sebbene a tale uso dimostri inadatto ed insufficiente;

2° Il Municipio di Comiso garantisce ad ogni effetto di legge l'Amministrazione finanziaria del libero e pacifico possesso dello stabile suindicato e la tiene sollevata da ogni onere che ad esso potrebbero provenire in conseguenza dell'avvenuta cessione;

3° L'Amministrazione finanziaria si obbliga di costruire nel territorio del comune di Comiso un nuovo fabbricato da destinarsi per gli uffici ed i magazzini per i prodotti di quell'Agenzia delle coltivazioni dei tabacchi;

4° L'Amministrazione finanziaria si riserva assoluta ed ampia libertà di destinare i suddetti nuovi locali anche ad altro uso, nella eventualità che venisse a cessare la coltura del tabacco, o fosse per rendersi necessario il trasporto della sede dell'Agenzia in altra località più rispondente alle esigenze del servizio;

5° La presente Convenzione non sarà obbligatoria per le parti, nè avrà effetto di fronte ai terzi, se non quando sarà stata approvata con legge nei rapporti delle due Amministrazioni interessate;

6° Le spese del presente atto, come ogni altra inerente, comprese quelle di bollo e registro, saranno liquidate ed attribuite a forma di legge.

Il presente atto, redatto nella forma pubblica amministrativa, è stato ricevuto da me Carlo Strozzi, capo sezione nel Ministero delle finanze, Direzione generale delle private, incaricato a tenore dell'articolo 104 del regolamento di contabilità generale dello Stato, 4 maggio 1885.

E prima della sottoscrizione è stata da me data lettura del presente atto al signor avv. cav. Macherione, rappresentante del Municipio di Comiso, ed al signor comm. ing. Sandri Roberto, direttore generale delle private, rappresentante del Ministero delle finanze, alla costante presenza dei signori cav. dott. Leonardo Angeloni, nato a Roccaraso e Bertoncini Edoardo nato a Firenze, ambedue impiegati governativi e testimoni a forma di legge, i quali tutti con me si sottoscrivono.

Avv. cav. VINCENZO MACHERIONE,

Ing. ROBERTO SANDRI

Dott. LEONARDO ANGELONI, *teste*

EDOARDO BERTONCINI, *teste*

CARLO STROZZI

*Visto per copia conforme all'originale
il funzionario incaricato
del ricevimento dell'atto*

CARLO STROZZI.

Pongo a partito l'articolo 1° coll'annessa convenzione.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 220,000 (duecentoventimila) per dotare la Agenzia delle coltivazioni di Comiso in provincia di Siracusa di un nuovo fabbricato meglio adatto alla cura e conservazione dei tabacchi in foglia che si coltivano in quei territori.

(È approvato).

Art. 3.

La somma preindicata verrà iscritta nella parte straordinaria della spesa effettiva del Ministero delle finanze ed imputata al bilancio sul corrente esercizio 1906-907.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione di un disegno di legge per maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario 1906-907.

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

CIMATI, segretario, legge: (V Stampato, n. 773-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole presidente della Giunta del bilancio.

RUBINI, presidente della Giunta generale del bilancio. A nome della Giunta generale del bilancio io devo rivolgere all'onorevole ministro della guerra qualche considerazione ed una viva preghiera.

Sono frequenti le proposte che vengono dal Ministero della guerra, di spostamenti da fare durante l'esercizio e per somme notevoli negli assegni dei vari capitoli di quella amministrazione. È una vera difficoltà per la Giunta del bilancio e credo che tale debba essere per i colleghi tutti della Camera, quella di tener dietro alle

e continue trasfusioni e trasmissioni di somme da un capitolo all'altro dell'amministrazione medesima.

L'amministrazione della guerra, mi consenta di dirlo, onorevole ministro, non ha mai trovato il suo assetto amministrativo. Si può dire che ad ogni bilancio le somme, i capitoli, le denominazioni, gli assegni vengono mutati e nel corso di un medesimo esercizio talvolta si muta anche in più di una occasione.

Questa era la considerazione generale e la preghiera che dovevo rivolgere all'onorevole ministro della guerra perchè veda se non è possibile di porre un termine a tutte queste novità le quali molte volte non fanno che riprodurre cose antiche, che si erano abbandonate, perchè non parevano conformi alle buone regole amministrative, e che dopo si è trovato fossero di nuovo meglio corrispondenti delle novità che vi si si erano sostituite.

Ma ho anche qualche altra osservazione da fare, e me la sbrigherò rapidamente, per quanto la materia richiederebbe una attenzione un po' sostenuta. Osservazioni riguardanti la qualità degli spostamenti delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento che si propongono.

Le novità e qualità degli storni quasi sempre non si presentano conformi a ciò che sarebbe vivo desiderio della Giunta generale del bilancio e che credo anche vivo desiderio del Parlamento, vale a dire che le somme che il paese destina alla amministrazione della guerra abbiano ad essere rivolte a rialzarne principalmente la potenzialità offensiva e difensiva; il più delle volte, invece, nelle modificazioni che si propongono durante l'esercizio si vede che vengono quasi sempre ridotti gli assegni dei capitoli che rappresentano la forza viva, e vengono quasi sempre accresciuti gli assegni che tale forza viva non rappresentano, o meno genuinamente rappresentano.

In fondo si finisce a bastonare sempre sulla forza bilanciata per accrescere dotazioni accessorie. Meno male ancora se gli assegni andassero soltanto in favore della parte viva della amministrazione, di questa grande, nobile e così amata istituzione che è l'esercito.

Parecchie di queste maggiori assegnazioni vanno invece a profitto dello stato di riposo, al quale si trovano, talvolta con loro piacere, ma più spesso con loro grande rammarico, destinati od indotti od obbligati gli egregi ufficiali dell'esercito.

Ora io so benissimo che le leggi sulle pensioni non possono essere dominate dalla volontà del ministro.

Le pensioni sono disciplinate per sè stesse e, specialmente nella Amministrazione militare, dipendono dai limiti inesorabili di età. Allorquando intervengono questi limiti di età essi devono produrre il loro effetto pure inesorabile sugli stanziamenti. Quindi il ministro della guerra non sarebbe in fatto censurabile, se è obbligato ad invertire dei fondi e a destinarli a coprire assegni di pensione sempre in maggior copia. Tuttavia se l'aumento del capitolo relativo cresce, principalmente per questa ragione, con una rapidità non prevista nè nuova, il fenomeno è sempre tale da impensierire la Camera, e, prima ancora che questa, la Giunta generale del bilancio. Ma esso cresce anche per la tendenza continua a migliorare lo stato di riposo.

Ma appunto perchè gli assegni di riposo dell'azienda militare dipendono quasi interamente da precetti ben conosciuti della legge, e si sottraggono quasi tutti alla volontà del ministro, appunto per questo il Parlamento e la Giunta generale del bilancio hanno il diritto di esigere che vengano a tempo debito stimati nella giusta misura, e la spesa corrispondente venga assegnata pure nella giusta misura. Ciò non avviene; guardate: al capitolo 14 si propone (e si propone alla fine dell'esercizio) di accrescere la somma già assegnata a questo capitolo di settecentomila lire. Non si tratta già di 70, 80 o 90 mila lire, ma di 700,000 lire di più, il che vuol dire presso a poco l'assegno non dirò di un anno, ma di parecchi mesi d'esercizio.

Ora è possibile che l'amministrazione della guerra non sapesse e non potesse misurare fino da principio quando ha proposto e presentato lo stato di previsione della spesa, non sapesse, dico, che i limiti di età avrebbero colpito tanti ufficiali quanti sono quelli per i quali si devono oggi tardivamente assegnare queste 700,000 lire?

Ora questo, onorevole ministro, non è pienamente regolare, e di questo io credo di aver ragione di dolermi, perchè, in tal guisa, noi non possiamo mai saper bene, se non a esercizio quasi chiuso, la destinazione e l'ammontare definitivo dei fondi che il Parlamento eroga in pro delle varie branche dell'amministrazione della guerra.

Si vedono venire innanzi di queste sorprese, le quali, anche soltanto per le cifre

loro, appariranno a voi, come sono apparse alla Giunta, abbastanza amare.

Altri titoli di spese su cui si accrescono gli assegni sono quelli degli stati maggiori, degli ispettori, delle spese d'ufficio, ecc., e tutto si ottiene, come dicevo, dalla forza bilanciata.

In un altro capitolo, il 42, « Fitto di immobili ad uso militare e canoni di acque », 200 mila lire di più, e questo ci si viene ancora a dire nel mese di giugno, alla fine dell'esercizio!

A me pare che anche a tale riguardo, se non vi sono precetti tassativi, come quelli che regolano gli assegni di riposo, tuttavia la spesa doveva essere nota; che non si attenda la fine dell'esercizio ad accusare 200 mila lire di deficienza per un titolo che doveva essere conosciuto fin dal principio dell'anno, e ne debbo fare rispettoso rimarco invitando il ministro della guerra a parteciparlo anche al personale alla sua dipendenza, perchè egli certamente non può tutto vedere, non può tutto misurare; ma faccia presente a questo suo personale che è necessario mettere le cose in chiaro fin da principio, e che il fabbisogno non si stima così a caso unicamente per esporre delle cifre, ma che esse debbono corrispondere alla più ragionevole ed esatta previsione della realtà. (*Benissimo!*)

Altre parti di notevole importanza per rispetto alle cifre assegnate, riguardano la spesa straordinaria: « Provviste di armi portatili e relative munizioni, ecc. », un milione e 700 mila lire in più, ma per la loro natura si comprende come siano più facilmente suscettibili di variare.

Gran parte del peso, come vi diceva, cade principalmente a carico di riduzione sui capitoli della forza bilanciata. Infatti, per i Corpi di fanteria si diminuisce lo stanziamento di un tratto di un milione; sul vestiario e corredo alle truppe, capitolo 34, un'altra diminuzione di un milione, un terzo milione sul pane alle truppe, e mentre si afferma così la possibilità di fare economie sui detti capitoli, il ministro del tesoro deve correre poi appresso all'amministrazione militare per saldare i debiti della massa vestiario, della massa viveri, perchè dotate sempre scarsamente.

Ripeto: mentre con questo progetto l'Amministrazione militare vi dice: diminuiamo le somme stanziare per il vestiario e per il pane alle truppe, con altro disegno il ministro del tesoro ci domanda larghi fondi per sistemare le gestioni speciali che

provvedono viveri e abbigliamento alle truppe.

Ora, onorevole ministro, ci saranno, sì, ragioni speciali per le quali l'amministrazione della guerra si crede nel vero nel proporre queste diminuzioni; non ignoriamo, cioè, che le leve non rispondono esattamente ai preventivi, e la forza bilanciata, non potendosi tenere a quell'altezza che si era prevista da principio, consentirebbe per tale verso le proposte diminuzioni della spesa; ma per altro verso, prima di destinare le economie ad altri scopi, dovevasi coprire la massa viveri che si trova insufficientemente dotata, e così pure, per il medesimo motivo, la massa vestiario.

Per quanto riguarda il casermaggio per le truppe, per il quale si chiede anche una diminuzione di lire 216,300, io non ho avuto tempo di rivedere attentamente la partita; ma dipende dal fatto già accennato della minore forza bilanciata. La Camera comprenderà, da tutto questo, che la Giunta generale del bilancio ha ragione di meravigliarsi nel veder chiedere diminuzioni così forti negli assegni degli indicati capitoli, di capitoli, cioè, dai quali traggono alimento le masse dei Corpi, le cui gestioni vanno al disotto di anno in anno, mentre poi, da altra parte, si vede venire innanzi dei disegni di legge per riparare alle deficienze di assegno agli identici servizi.

Qui c'è contraddizione in termini o quanto meno c'è una correlazione che è ben difficile a comprendersi. Sarò ben contento se mi si darà il mezzo di comprendere questa correlazione o di non trovare la contraddizione in termini; e ritengo che insieme a me saranno contenti anche gli onorevoli colleghi; ma la giustificazione pare difficile assai.

Queste osservazioni io mi son permesso di fare perchè credo che rispondano ai buoni criteri di amministrazione che io vorrei veder seguiti da tutte le aziende di Stato e specialmente dalle amministrazioni militari, che dovrebbero rappresentare qualche cosa di pressochè intangibile e in ogni caso, di incensurabile.

BERTOLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

BERTOLINI. Ho molto piacere che l'onorevole presidente della Giunta del bilancio abbia messo in luce cosa, che aveva rivelata in seno alla Giunta generale del bilancio e che mi spiace di non vedere accennata chiaramente nella relazione. Esplorò in stile telegrafico, ma in una for-

ma più recisa, una delle osservazioni fatte dall'onorevole Rubini.

In sostanza, noi stiamo prendendo un milione dal capitolo del pane alle truppe, ed un altro milione dal capitolo vestiario e corredo per sopperire a deficienze di altri capitoli del bilancio; ma le masse reggimentali sono in debito di parecchi milioni verso il tesoro, perchè le anticipazioni fatte dal ministro della guerra sono insufficienti alla spesa, che effettivamente quelle masse hanno dovuto fare e vanno facendo; e pertanto ne consegue che tali storni sono fatti da capitoli assolutamente deficienti ai rispettivi bisogni, e quindi sono storni di debiti, i quali, per quanto siano circondati da tutte le possibili forme contabili, rappresentano una vera assurdità. Da una parte, abbiamo un grosso deficit, cui si sta cercando di provvedere in modo straordinario, e dall'altra, come se i relativi capitoli dei bilanci del Ministero della guerra fossero esuberanti al bisogno, stiamo stornando milioni per aggiungerli ad altri capitoli deficienti; con che non facciamo altro che accrescere ancora di più quel debito delle masse reggimentali, che è oggetto di grave preoccupazione.

VIGANO', *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGANO', *ministro della guerra*. Ringrazio a cuore aperto tanto l'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio, quanto l'onorevole Bertolini, delle osservazioni opportune, che hanno fatte; e m'impegno di portare in avvenire la maggior cura affinchè l'amministrazione militare non abbia più ad avere di queste osservazioni. Con ciò io credo che accontenterò anche il collega del tesoro.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. La ringrazio.

PRESIDENTE. Nessun'altro essendo iscritto e nessun'altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge.

(La discussione generale è chiusa).

Passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 4,916,300 e le diminuzioni di stanziamento per somma eguale sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio 1906-907, indicati nella tabella A, annessa alla presente legge.

TABELLA A.

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1906-907.

Maggiori assegnazioni

a) PARTE ORDINARIA.

Capitolo 2. Assegni e spese diverse di qualsiasi natura agli addetti ai gabinetti L.	800
Capitolo 3. Compensi al personale civile e militare di qualunque categoria che presta servizio nell'Amministrazione centrale . . . »	10,500
Capitolo 6. Spese di stampa per l'Amministrazione centrale e di stampa riservata »	3,000
Capitolo 9. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (<i>Spesa obbligatoria</i>) . . »	30,000
Capitolo 10. Sussidi agli impiegati ed al personale inferiore in attività di servizio »	5,000
Capitolo 13. Indennità di residenza in Roma agli impiegati civili (<i>Spese fisse</i>) »	25,000
Capitolo 14. Pensioni ordinarie (<i>Spese fisse</i>) »	700,000
Capitolo 16. Stati maggiori ed ispettorati »	217,000
Capitolo 23. Corpo invalidi e veterani »	22,000
Capitolo 25. Materiale sanitario »	30,000
Capitolo 26. Corpo del commissariato, compagnie di sussistenza e personali contabili pei servizi amministrativi »	70,000
Capitolo 30. Spese per l'Istituto geografico militare »	35,000
Capitolo 31. Personale della giustizia militare »	30,000
Capitolo 32. Assegni agli ufficiali in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio ed in posizione ausiliaria (esclusi quelli dei carabinieri reali) (<i>Spese fisse</i>) »	35,000
Capitolo 33. Indennità eventuali (escluse quelle per i carabinieri reali bilanciate al capitolo n. 21) »	80,000

Da riportarsi . . . L. 1,293,300

Riporto . . . L.	1,293,300
Capitolo 36. Foraggi ai cavalli dell'esercito »	1,090,000
Capitolo 39. Rimonta e spese dei depositi di allevamento cavalli »	404,000
Capitolo 40. Materiali e stabilimenti d'artiglieria »	100,000
Capitolo 41. Materiali e lavori del genio militare »	77,000
Capitolo 42. Fitti di immobili ad uso militare e canoni d'acqua »	200,000
Capitolo 43. Spese di giustizia penale militare (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	20,000
Capitolo 46. Spese di liti e di arbitramenti e per risarcimento di danni (<i>Spesa obbligatoria</i>) . . »	20,000
	<u>L. 3,204,300</u>

b) PARTE STRAORDINARIA.

Capitolo 51. Assegni ad impiegati civili in disponibilità e in soprannumero (<i>Spese fisse</i>) »	12,000
Capitolo 52. Armi portatili, relative munizioni, accessori e buffetterie e trasporti relativi (<i>Spesa ripartita</i>) »	1,000,000
Capitolo 60. Fabbricazione di materiale d'artiglieria da campagna e relativo trasporto (<i>Spesa ripartita</i>) »	700,000
	<u>L. 1,712,000</u>
Totale (parte ordinaria e straordinaria) L.	<u>4,916,300</u>

Diminuzioni di stanziamenti.

a) PARTE ORDINARIA.

Capitolo 17. Corpi di fanteria L.	1,000,000
Capitolo 34. Vestiario e corredo alle truppe - Materiali vari di equipaggiamento e spese dei magazzini centrali - Rinnovazione e manutenzione di bandiere . . . »	1,000,000
Capitolo 35. Pane alle truppe, rifornimento viveri di riserva ai corpi di truppa »	1,000,000
Capitolo 37. Casermaggio per le truppe, retribuzioni ai comuni per alloggi militari ed arredi di alloggi e di uffici militari e trasporti vari »	216,300
	<u>L. 3,216,300</u>

b) PARTE STRAORDINARIA.

Capitolo 54. Fabbricazione di artiglierie di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti relativi (*Spesa ripartita*) . . . L. 1,500,000

Capitolo 63. Materiale per la brigata ferrovieri (*Spesa ripartita*) » 200,000
L. 1,700,000

Totale (parte ordinaria e straordinaria) L. 4,916,300

Pongo a partito l'articolo primo colla annessa tabella A).

(È approvato).

Art. 2.

Sono approvate le variazioni in aumento e in diminuzione ai residui di esercizi anteriori al 1906-907 sui capitoli della parte straordinaria del bilancio della guerra indicati nella tabella B, annessa alla presente legge.

TABELLA B.

Tabella delle variazioni da portarsi ai residui dei sottoindicati capitoli della parte straordinaria del bilancio della guerra.

a) AUMENTI.

Capitolo 60. Fabbricazione di materiale d'artiglieria da campagna e relativo trasporto (*Spesa ripartita*) . . + L. 2,100,000

b) DIMINUZIONI.

Capitolo 54. Fabbricazione di artiglieria di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti (*Spesa ripartita*) — L. 1,850,000

Capitolo 63. Materiale per la brigata ferrovieri (*Spesa ripartita*) — » 250,000

Totale L. 2,100,000

Pongo a partito l'articolo secondo colla annessa tabella B.

(È approvato).

Art. 3.

Sul capitolo n. 16 « *Stati maggiori ed ispettorati* » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio 1906-907 è autorizzato il pagamento della somma di lire 142,000 a titolo di sovvenzione alle masse generali dei corpi per

spese suppletive d'impianto e spese di manutenzione delle scuole, biblioteche, sale di ritrovo per la truppa, ecc.

Sui capitoli n. 17 « *Corpi di fanteria* », n. 18 « *Corpi di cavalleria* », n. 19 « *Armi e servizi di artiglieria e genio* », è autorizzato il pagamento delle somme di lire 106,000, 19,500 e 32,000 a titolo di sovvenzione alle masse rancio dei corpi rispettivamente bilanciati nei capitoli stessi.

Sul capitolo n. 4 « *Spese di ufficio* » è autorizzato il pagamento delle spese per il mantenimento di un quadrupede adibito a servizi di trasporto presso il Ministero.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: discussione del disegno di legge: « *Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907* ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CIMATI, *segretario*, dà lettura del disegno di legge (Vedi *Stampato* n. 791-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Nessuno domandando di parlare, do lettura dell'articolo e dell'annessa tabella.

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 414,000 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-1907, indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Maggiori assegnazioni.

Capitolo 20. Spese di trasferta e di missione del personale della marina militare, della marina mercantile e del personale civile . . L. 100,000

Da riportarsi . L. 100.000

<i>Riporto . . . L.</i>	
Capitolo 27. Corpo delle capitanerie di porto (<i>Spese fisse</i>) (Personale di concetto) . . . »	2,000
Capitolo 32. Indennità, compensi speciali e sussidii per la marina mercantile »	2,000
Capitolo 69. Spese per trasporti di materiali »	40,000
Capitolo 74. Mercedi al personale lavorante degli stabilimenti militari marittimi . . . »	50,000
Capitolo 75. Spese varie per il personale lavorante »	220,000
L.	414,000

Diminuzioni di stanziamento.

Capitolo 1. Ministero — Personale assegnato in base alla legge 11 luglio 1904, n. 353 — Ufficio di stato maggiore — Ufficio di revisione (<i>Spese fisse</i>) L.	10,000
Capitolo 22. Distinzioni onorifiche (soprassoldi per medaglie al valore, onorificenze dell'ordine militare di Savoia, acquisto di decorazioni, medaglie di benemerenza) »	2,000
Capitolo 28. Bassa forza delle capitanerie di porto (<i>Spese fisse</i>) »	2,000
Capitolo 37. Stato maggiore generale »	15,000
Capitolo 46. Corpo reale equipaggi — Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (<i>Spesa obbligatoria</i>) »	25,000
Capitolo 47. Difese costiere — Personale (<i>Spese fisse</i>) »	10,000
Capitolo 53. Armamenti navali (Competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna) »	30,000
Capitolo 55. Materiali di consumo per le regie navi »	10,000
Capitolo 71. Acquisti ed impianti di macchinari, attrezzi, ecc. occorrenti per gli stabilimenti militari marittimi — Trasformazione e manutenzione dei mezzi di lavoro »	60,000
Capitolo 73. Materiale per la costruzione di nuove navi e manutenzione delle navi esistenti — scafi — motori — armi . . . »	250,000
L.	414,000

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

CIMATI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia sulla recente sentenza della Cassazione nel processo dell'onorevole Nasi, per quanto riguarda la possibilità che reati rimangono impuniti.

« Riccio ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della guerra sulla necessità di mitigare con disposizioni transitorie il disposto del regio decreto 17 febbraio 1907, sul matrimonio dei militari, a vantaggio di coloro che già erano in condizioni di godere dei benefici del regio decreto 31 maggio 1903, n. 263.

« Riccio ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sia vero che, in seguito all'unificazione degli Istituti di previdenza per il personale ferroviario, si voglia sopprimere l'ufficio di Palermo, mantenendo, soltanto, quelli di Firenze e Milano.

« Di Stefano, Dell'Arenella ».

« I sottoscritti interrogano il ministro delle finanze per sapere se creda conveniente intraprendere studi ed esperimenti per la coltivazione del tabacco anche nella regione emiliana.

« Faelli, Agnetti, Cardani, Spallanzani ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della pubblica istruzione per sapere quando intenda addivenire, dopo un anno e più di vacanza, alla nomina del provveditore agli studi di Padova.

« Alessio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per conoscere se intenda intervenire con tutti i mezzi necessari, per tutelare la libertà e la vita degli elettori di Ruvo di Puglia, nella prossima elezione del consigliere provinciale, dopo i gravissimi fatti avvenuti.

« Jatta ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere quale decisione intenda prendere circa la chiesa della Croce di Lecce che resta addossata ai nuovi edifici universitarii più ingiuria nuova alla igiene e alla edilizia che ricordo di artistiche glorie.

« Leonardo Bianchi ».

« Il sottoscritto chiede interrogare i ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, per sapere se credano che i lavori di bonifica e sistemazione idraulica del Cino e Coriglianeto, siano bene eseguiti, e se non credano di far rivedere il progetto che non sembra corrisponda ai fini a cui è destinato.

« D'Alife ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri delle finanze e dell'interno per sapere quali provvedimenti hanno preso pel nubifragio, che il 18 corrente, nei circondari di Rossano e di Cassano al Jonio distrusse tutti i raccolti, gettando quelle popolazioni nella miseria.

« D'Alife, Turco ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della marineria sulla opportunità e giustizia di accogliere la domanda dei benemeriti piloti del porto di Barletta, per ottenere la costruzione di un modesto casotto, preventivata per la tenue somma di lire 500, allo scopo di ricovero durante le intemperie e di riporvi i necessari attrezzi del mestiere.

« Boiognese, Pellicchi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per conoscere perchè si ritardino il riordinamento e l'attuazione di nuove corse ferroviarie da Napoli a Cosenza.

« Fera ».

Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del ritardo negli studi per le linee complementari ferroviarie in provincia di Cosenza e specialmente per la Cosenza-Rogliano.

« Fera ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri degli affari esteri e dell'agricoltura, industria e commercio, sopra la disparità di trattamento che si fa subire

in Bulgaria al seme di bachi selezionato italiano, in riscontro a quello francese, mentre dovrebbe venir sottoposto alle stesse norme.

« Alfonso Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere quali siano le ragioni per le quali mantiene vacante la sede notarile di Mezzana Mortigliengo in provincia di Novara.

« Rondani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sui criterii coi quali sono state ripartite le gratificazioni ad una parte del personale ferroviario.

« Paniè ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle bonifiche del Lago di Salpi in territorio di Trinitapoli.

« Castellino ».

« Il sottoscritto interpella l'onorevole ministro della istruzione pubblica per sapere le ragioni per le quali, pur essendo per decorrere l'anno scolastico, non si sia ancora provveduto sui ricorsi del professore Lotti Riccardo e Boccardi Pier Domenico, relativi alla illegalità delle nomine dei signori Cicco Vincenzo ad insegnante di scienze naturali nella scuola tecnica parreggiata di Andria, e del signor Giuseppe Cicco Decorato a direttore della suddetta scuola.

« Bolognese ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Così le interpellanze per le quali il Governo non abbia dichiarato entro 24 ore di non accettarle.

La seduta termina alle 19.50.

Ordine del giorno per le sedute di domani

Alle ore 9.

Discussione dei disegni di legge:

1. Seconda proroga del termine per l'attuazione del piano speciale di risanamento della città di Bologna (783).

2. Proroga al 30 giugno 1908 del termine fissato dalla legge 30 dicembre 1906,

n. 461, per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (806).

3. Dichiarazione di pubblica utilità per lavori di costruzione della nuova sede della Cassa dei depositi e prestiti in Roma (821).

4. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Modificazioni ed aggiunte alle leggi 2 agosto 1897, n. 382, e 28 luglio 1902, n. 342, portanti provvedimenti per la Sardegna (611).

Discussione dei disegni di legge:

5. Riforma dell'ordinamento organico del personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (610).

6. Modificazioni alla legge 19 giugno 1902, n. 142, sul lavoro delle donne e dei fanciulli (227-B).

7. Riscatto di linee e reti telefoniche esercitate dall'industria privata e ordinamento dell'azienda dei telefoni dello Stato (757).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 (794).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 (795).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-1907 (790).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 (792).

Spesa straordinaria di lire 220,000 per la costruzione di locali ad uso dell'agenzia di coltivazione dei tabacchi di Comiso (752).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1906-907 (773).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di

previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 (791).

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

Spese militari sino al 30 giugno 1917 (628).

Discussione del disegno di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

5. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

6. Assestamento del bilancio della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1906-1907 (620-bis).

7. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).

8. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

9. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

10. *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 (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

11. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

12. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

13. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

14. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione pel delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

15. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

16. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

17. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione con-

tinuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

19. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

20. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

21. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

22. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

23. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

24. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri, per lesioni colpose (520).

25. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906 che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906, per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio (580).

26. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

27. Aggiunta all'elenco dei comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

28. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

29. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il regio esercito (654).

30. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

31. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

32. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

33. Per le antichità e le belle arti (584).

34. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi 1903-904 e 1904-905 (7 e 277).

35. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

36. Provvedimenti per i sottufficiali (653).

37. Assetto giuridico delle cattedre ambulanti di agricoltura (695).

38. Costituzione dei consorzi per la difesa della viticoltura contro la fillossera (733).

39. Ordinamento del Benadir (745).

40. Tombola telegrafica nazionale a pro dello spedale civile di Monselice (760).

41. Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

42. Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina (764).

43. Lotteria nazionale a favore degli Istituti pii in provincia di Macerata e del comune di Visso (777).

44. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

45. Devoluzione del patrimonio dell'abolita corporazione dell'Arte della Lana alla Camera di commercio di Firenze (677).

46. Tombola a favore dell'ospedale di La Maddalena (754).

47. Tombola a favore degli ospedali riuniti di Cortona (761).

48. Autorizzazione dell'ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commissione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario (439).

49. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

50. Concessioni di mutui di favore alle regie scuole speciali e pratiche di agricoltura (535-B).

51. Costruzione di edifici per uso delle capitanerie ed uffici di porto (698).

52. Modificazioni alla circoscrizione territoriale dei mandamenti VI, VII e IX di Milano (715).

53. Estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi (801).

54. Proroga del termine fissato dall'articolo 22 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (759).

55. Modificazioni ed aggiunte alla legge

25 giugno 1906, n. 255, concernente provvedimenti a favore della Calabria (774).

56. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

57. Ruolo organico dei farmacisti della regia marina (765).

58. Organici del personale delle capitanerie di porto. — Modificazioni ai ruoli della bassa forza portuale ed al ruolo del personale dell'Amministrazione centrale (766).

59. Provvedimenti per un maggiore allenamento della flotta e per l'aumento graduale della forza organica del Corpo reale equipaggi (769).

60. Modificazioni alla ripartizione della spesa straordinaria approvata con la legge 2 luglio 1905, n. 320 (770).

61. Modifiche alla tariffa di vendita al pubblico dei tabacchi lavorati (800).

62. Provvedimenti per la sistemazione della regia scuola di setificio a Como (804).

63. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

64. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

65. Approvazione di acquisto di un palazzo in Berlino per la residenza della regia Ambasciata d'Italia e spese di restauri ed arredamento (815).

66. Costituzione in comuni autonomi delle frazioni Oricola e Rocca di Botte (386).

67. Trasferimento dei professori universitari (582-B).

68. Modificazioni all'organico del corpo sanitario militare, al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il regio esercito ed alla legge sull'avanzamento nel Regio esercito (654-A-bis).

69. Istituzione di una scuola dell'arte della medaglia (693).

70. Esecuzione delle convenzioni e degli accordi postali internazionali stipulati a Roma il 26 maggio 1906 (742).

71. Miglioramenti per i tenenti e sottotenenti di vascello e gradi corrispondenti (814).

72. Disposizioni concernenti le armi ed i pubblici esercizi (126-B).

73. Modificazioni al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito (626).

74. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907 (659).

75. Maggiore indennità d'arma per gli ufficiali (ingegneri) del Genio navale (767).

76. Modificazioni alle norme di polizia forestale contenute nelle leggi 20 giugno 1877, n. 3917, e 19 luglio 1906, n. 379 (803).

77. Modificazioni al testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, ed al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito nella parte relativa ai ragionieri di artiglieria, ai ragionieri-geometri del genio, ai capi tecnici di artiglieria e genio, ai disegnatori ed agli assistenti locali del genio ed al personale civile dell'Istituto geografico militare (812).

78. Permuta di terre fra l'Orto botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il Municipio di Palermo (823).

79. Estinzione del debito parmense creato coi decreti sovrani 15 e 16 giugno 1827 (816).

80. Autorizzazione della spesa di lire 60,000 per le opere di finimento occorrenti alla costruzione di un nuovo edificio ad uso della clinica psichiatrica della regia Università degli studi di Pavia (810).

81. Per dichiarare festa nazionale il giorno 4 luglio 1907, centenario della nascita del generale Giuseppe Garibaldi (822).

82. Modificazioni alla legge sul riordinamento del personale della regia marina militare, n. 4610 (serie 2^a), in data 3 dicembre 1878 (830).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e Stenografia

Licenziata per la stampa il 2 luglio 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.