

LDXXIV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 12 MARZO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza (Ringraziamenti)	Pag. 20192
Disegni di legge (Presentazione):	
Concessione e costruzione di nuove ferrovie (BERTOLINI)	20212
Spese di commissioni (Id.)	20212
Interpellanze ed interrogazioni:	
Nuove comunicazioni ferroviarie	20198-212
BERTARELLI	20216
BERTOLINI (<i>ministro</i>)	20201
BORSARELLI	20228
CANTARANO	20224
CARDANI	20213
CASANA (<i>ministro</i>)	20212
CASCIANI	20230
FALASCHI	20216
FIAMBERTI	20225
LUCIFERO ALFONSO	20223
MORELLI-GUALTIEROTTI	20218
PESCETTI	20215
RAINERI	20217
SPALLANZANI	20222
Interrogazioni:	
Processo Cifariello:	
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	20192-94
VALLI	20193-94
Maneggi di borsa:	
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	20195-96
ROMUSSI	20195
Linea Genova-Ventimiglia:	
CELESIA	20197
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	20196
Mozione (Lettura)	20234
Trasporti marittimi (CELESIA)	20234
Osservazioni e proposte:	
Processo verbale (per la morte di Edmondo De Amicis):	
AGNESI	20191
Lavori parlamentari:	
CAMPI EMILIO	20234
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	20234
Ritiro di un'interrogazione	20195

La seduta comincia alle 14.5.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

4590

Per la morte di Edmondo De Amicis

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sul processo verbale l'onorevole Agnesi. Ne ha facoltà.

AGNESI. Se ieri avessi saputo in tempo la dolorosa notizia della morte di Edmondo De Amicis, mi sarei fatto un dovere di parlare quale rappresentante di Oneglia, del paese ove egli nacque e dove passò i primi anni, associandomi alla commemorazione che di lui fecero il nostro illustre Presidente, l'onorevole sottosegretario di Stato della pubblica istruzione, ed altri onorevoli colleghi; ed avrei pregato la Camera di voler mandare le sue condoglianze anche alla città d'Oneglia, che in Edmondo De Amicis ha perso uno dei migliori suoi figli.

PRESIDENTE. Ella dunque propone anche adesso che sia inviato un telegramma di condoglianze alla città d'Oneglia?

AGNESI. Sissignore.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Con queste osservazioni il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Battaglieri, di giorni 3; Cornaggia, di 10; Fabri, di 10; Orsini-Baroni, di 8; per motivi di salute, gli onorevoli: Zaccagnino, di giorni 30; Baccelli Alfredo, di 10; Calvi Giusto, di 15; per ufficio pubblico, l'onorevole Rondani, di giorni 10.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera questo telegramma pervenutomi dal sindaco di Torino:

« Ringrazio la Camera elettiva e Vostra Eccellenza delle alte e nobili espressioni di cordoglio rivolte a questa città per la repentina morte di Edmondo De Amicis, forte esempio del carattere e del pensiero italiano ».

« Sindaco: Frola ».

Comunico anche quest'altro telegramma del pro-sindaco di Oneglia:

« Oneglia, mentre piange con tutta Italia l'improvvisa perdita del sommo suo figlio Edmondo De Amicis, prega Vostra Eccellenza di rendersi interprete presso il Parlamento della sua gratitudine per la solenne commemorazione ».

« Pro-sindaco: Gandolfo ».

Ad ogni modo, manderemo ugualmente il telegramma alla città di Oneglia, secondo la proposta fatta dall'onorevole Agnesi ed approvata dalla Camera.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Tasca al ministro dell'interno « per conoscere se l'inchiesta ordinata del Governo, in seguito al disastro di Palermo, avvenuto nel mese di dicembre, per lo scoppio di un deposito di polveri piriche, sia compiuta, e se ne sia prossima la pubblicazione ».

L'onorevole Tasca non è presente. Questa interrogazione è stata mantenuta nell'ordine del giorno per parecchi giorni, inquantochè si poteva credere che l'onorevole Tasca ignorasse il ritorno dell'onorevole sottosegretario di Stato; ma poichè ciò non si può più supporre, s'intende che l'interrogazione sia stata ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Eugenio Valli al ministro di grazia e giustizia « per sapere se, oramai, non creda perfino inverosimile la lunghezza del tempo trascorso nell'istruttoria penale, riferibile a Filippo Cifariello, che uccise la propria moglie, a Posillipo, il 10 agosto 1905. E per sapere se egli non giudichi questi enormi

ritardi che allontanano in modo così straordinario il dibattimento dai fatti compiuti, eminentemente dannosi al salutare prestigio di una giustizia rapida, accreditando la voce, sia pure esagerata e magari, talvolta, maligna, di autorevoli giornali stranieri, che, in Italia, si fa troppo spesso, e forse volentieri, il processo orale ai propri antenati ».

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia giustizia e culti*. Niuno può disconoscere le lentezze delle istruttorie e dei giudizi penali presso di noi, lentezze dovute forse più agli uomini che agli istituti.

Il processo Cifariello, cui si riferisce la interrogazione dell'onorevole Valli, ne è pur troppo un esempio; ed io non posso negare che è pienamente giustificato il sentimento che ha mosso l'onorevole Valli a presentare la sua interrogazione, ed anche, dirò, l'agro sapore con cui l'ha condita.

Però debbo subito soggiungere che il lungo ritardo verificatosi nel portare al pubblico dibattimento lo scultore Cifariello, più che all'azione dell'autorità giudiziaria, è dovuto alle richieste ed alle necessità della sua difesa.

Il fatto, vale a dire l'uxoricidio, di cui il Cifariello è accusato, avvenne nell'agosto del 1905, e l'istruttoria era già compiuta nel novembre dello stesso anno.

Se non che la difesa presentò istanza per una perizia psichiatrica, che il pubblico ministero e il giudice istruttore credettero di dover accogliere, tanto più che già dall'istruttoria constava essere l'accusato stato in cura d'un alienista.

I distinti scienziati che furono incaricati della perizia hanno dovuto sottoporre l'accusato a lunghe osservazioni, e non hanno consegnato la loro relazione che nell'agosto del 1906.

Quindi altri incumbenti si dovettero esplicitare sempre per richiesta della difesa; finalmente con sentenza della sezione di accusa del marzo 1907 il Cifariello fu rinviato alle Assise. Senonchè la causa non potè mai essere discussa per altre istanze della difesa, per ripetute proroghe da essa richieste, determinate specialmente da impedimento dei difensori, fra i più illustri del foro napoletano, impedimento sempre giustificato. Basterebbe il dire che uno fra di essi, un nostro egregio collega, fu impedito per alto e

grave mandato conferitogli dalla Camera ed esaurito testè.

Il dibattimento è ora fissato per l'aprile prossimo, ed è a sperarsi che nessun altro ostacolo sorga a impedire che questo processo abbia la sua fine.

Il ministro guardasigilli si è preoccupato dei ritardi, invero deplorabili, che avvengono nelle istruttorie e nei giudizi penali, e l'onorevole Valli non ignora che, con circolare del 31 gennaio ultimo scorso, il ministro ha eccitato tutti i procuratori generali a vigilare perchè i procuratori del Re ed i giudici istruttori dedichino la maggior cura pel sollecito disbrigo dei procedimenti; invitando i procuratori generali a trasmettere al Ministero un prospetto di quelli che non siano esauriti nel corso di due anni e a indicare le cause del ritardo.

Riassumendo adunque, ben vede l'onorevole Valli che, nel caso specifico, il ritardo è dovuto a cause estranee in gran parte all'azione dell'autorità giudiziaria, e che il ministro guardasigilli non ha mancato di compiere il suo dovere anche in questa parte del suo alto ufficio, richiamando la stessa autorità giudiziaria a far sì che l'amministrazione della giustizia sia più vigile e pronta e possa così rispondere ai suoi altissimi scopi.

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

VALLI. Dichiaro che sono soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma unicamente per il buon garbo col quale le ha presentate alla Camera. Non sono soddisfatto del contenuto loro, e comincio dall'ultima parte della risposta. Io certamente non ignoravo, come non ignoro e come nessuno dei deputati ignora, una delle ultime circolari del ministro guardasigilli, affinchè i processi penali siano assegnati all'udienza con una sollecitudine maggiore dell'attuale. Ma questa circolare dell'onorevole ministro guardasigilli, come del resto la maggior parte delle circolari, somiglia molto alle grida spagnuole. Ogni anno si faceva una grida e ogni anno ognuno tornava a fare tale e quale come antecedentemente si era fatto. Bisogna che vi sia l'animo deciso affinchè le persone, alle quali le circolari sono rivolte, pensino a metterne in pratica i suggerimenti e, più che i suggerimenti, le disposizioni. Guardi questo caso Cifariello, al quale accenno come ad un caso di pietà e niente altro, perchè qui non sono in condizione di

giudicare, neppure remotamente, quale possa essere la responsabilità di questo illustre scultore. Se c'era una circostanza in cui il processo doveva seguire con la massima sollecitudine è per lo appunto questa: nessuna complicazione di prove testimoniali, neppure la possibilità di una lunga perizia psichiatrica, che poteva e doveva esser compiuta in un tempo sufficientemente breve...

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia; giustizia e culti. Hanno impiegato sette mesi!

VALLI. Non aggravi la posizione sua.

La perizia psichiatrica una volta compiuta, tutto era finito. Perchè è perfettamente inutile che un ministro venga a dire: ma la difesa oppone tergiversazioni od ostacoli. La difesa farà quello che crederà diritto suo, ma c'è la legge al di sopra della difesa, al di sopra della accusa. Noi non possiamo tollerare, onorevole sottosegretario di Stato (e veda, io parlo con cordialità e con equità), per le ripercussioni abbastanza dolorose che hanno nel paese, che queste procedure si trascinino per anni ed anni, in maniera da allontanare sempre più i fatti che sono avvenuti, dal giudizio che ne è la conseguenza. Si perde addirittura quello che è la freschezza, quello che è il giudizio immediato, anche di indole morale, che può e deve essere fatto in queste circostanze.

Qui un mio collega, ora, dice: ma Cifariello è confesso. Veramente questo non entra nel caso speciale; e poi non siamo ben certi nei riguardi della confessione, perchè la procedura sinora è segreta, quindi non dobbiamo parlare in proposito. Ed anche qualora se ne potesse parlare non sarebbe il caso che un deputato alla Camera ne dovesse tenere parola.

Dunque sono due anni e sette mesi! Ma il processo Saporito, per causa di assassinio avvenuto il 15 gennaio 1901?! Ma come è possibile che all'estero e in paese non si giudichi con asprezza questo modo col quale la giustizia penale funziona in Italia?

Sette anni e vari mesi per un processo! Nessuno se ne ricorda più, ed arriviamo poi a queste conseguenze, onorevoli colleghi, che nei giudizi penali succede spesso di dovere considerare questi tristi avvenimenti quasi come altrettanti fatti astratti, indipendentemente da coloro che li hanno commessi, sciaguratamente, come nel caso speciale, e scordando affatto, o quasi, le vittime che li hanno subiti.

Ma non voglio dilungarmi, perchè sono in materia di interrogazione e vedo l'atteggiamento del nostro illustre Presidente che, senza dirmi parola, mi invita alla sollecitudine.

Tengo calcolo delle dichiarazioni che mi ha fatto l'onorevole sottosegretario di Stato. Posso anche apprezzare la circolare mandata o anche quelle che potrà inviare ancora il ministro di grazia e giustizia. Ma facciamo in maniera che queste circolari si convertano in altrettanti fatti pratici: perchè le assicura, onorevole Pozzo, che qualora nell'amministrazione della giustizia penetri il dubbio, oppure si infiltri la possibilità di tutte queste continue tergiversazioni di cui pure le difese qualche volta divengono strumento, si perde quello che è il principio più salutare ed indispensabile dell'amministrazione della giustizia, cioè la pronta condanna o la pronta assoluzione.

Quindi, e concludo, onorevole sottosegretario di Stato, la ringrazio delle informazioni che ha avuto la bontà di fornirmi; confido che finalmente questo processo potrà avere la sua soluzione; e in questa maniera, che potrebbe anche diventare esempio per altri casi che sono in corso o che potranno diventarlo, affidiamo almeno il popolo italiano che non mancherà questa giustizia rapida e sicura la quale è una delle garanzie indispensabili del suo retto e salutare funzionamento! (*Approvazioni*).

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Se vi è un caso in cui l'autorità giudiziaria non abbia responsabilità del ritardo, è precisamente questo.

Ho ricordato infatti all'onorevole Valli che l'istruttoria era già compiuta fino dal novembre 1905, e così in meno di tre mesi dal fatto; che fu per richiesta della difesa che si è poi dovuto procedere ad una perizia psichiatrica; e se i signori periti, nella loro scienza e coscienza, hanno creduto necessario di sottoporre l'accusato a delle lunghe osservazioni, se in complesso occorre circa un anno per la loro relazione, non so come l'onorevole Valli possa farne addebito all'autorità giudiziaria. E se, dopo il rinvio alle assise, i difensori di fiducia dell'accusato sono stati costretti a chiedere proroghe, motivate da legittimo impedimento,

non so se l'autorità giudiziaria avrebbe potuto rifiutarle.

Avverto che lo stesso accusato, avvertito dell'impedimento in cui si trovavano i suoi difensori, affinchè si provvedesse altrimenti, pur lamentando il ritardo, però ha creduto di mantenere la fiducia nei difensori da lui scelti.

In questo stato di cose l'autorità giudiziaria non poteva non assecondare le richieste della difesa.

L'onorevole Valli ha ricordato altri casi, altri ritardi, ed io associandomi a lui, li ho con lui deplorato, ricordando che il ministro guardasigilli non ha mancato d'intervenire, come meglio ha potuto, per correre al riparo.

Non so qual cosa di più potrebbe far lei, onorevole Valli, quando fosse al posto dell'onorevole Orlando; il ministro non poteva e non può far altro, nei suoi rapporti con l'autorità giudiziaria, che esercitare sovra di essa la più assidua vigilanza e richiamarla, occorrendo, all'osservanza del proprio dovere, che, bisogna pur dirlo, non è sempre reso agevole dai difensori, e questo intendo dire in genere, non certo nel caso specifico, in cui, già l'ho dichiarato, le loro istanze di proroga erano più che giustificate.

VALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ella non può parlare che per fatto personale.

VALLI. È appunto per fatto personale che chiedo di parlare. Io ho tenuto la mia risposta nei limiti di una grande equità. Ora, l'onorevole sottosegretario di Stato, il quale, in fondo, ad una parte della mia risposta, ha dato ragione...

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Sicuro!

VALLI. . . si è inalberato al di là di una giusta misura.

PRESIDENTE. Questo non è fatto personale.

VALLI. Non ho attribuito all'autorità giudiziaria altre responsabilità all'infuori di questa che le spetta indubbiamente per il ritardo dei processi penali, e della quale l'onorevole sottosegretario di Stato non può e non deve scagionarla quando vi sono processi che durano da sette anni o da due anni e mezzo.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. L'ho difesa in questi casi.

VALLI. Questa lentezza non si può tol-

lerare, ed il ministro guardasigilli, nella sua posizione, deve dare disposizioni, alle quali l'autorità giudiziaria si inchini senza proteste. Questa è la verità, niente altro che la verità. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rosadi al ministro dell'istruzione pubblica « sul caso De Robbio ».

ROSADI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSADI. Poichè fu già risposto ad una interrogazione simile, ritiro questa mia.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue allora l'interrogazione dell'onorevole Romussi al ministro di grazia e giustizia « se non creda opportuno nell'interesse della giustizia e della morale di pubblicare i risultati della inchiesta compiuta a Genova anche in relazione a maneggi di Borsa pregiudizievoli all'industria nazionale ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Come la Camera ricorda, in seguito alle accuse rivolte alla magistratura di Genova, specialmente in rapporto ad affari di Borsa, fu ordinata dal ministro guardasigilli una inchiesta sull'azione dell'autorità giudiziaria in quel massimo centro dei nostri commerci.

L'inchiesta venne affidata al barone Garofalo, procuratore generale presso la Corte d'appello di Venezia.

E un'inchiesta suppletoria, per fatti specifici riguardanti altro di quei magistrati, fu poi eseguita dal consigliere della Corte d'appello di Roma, cavaliere Bonelli.

Sulle risultanze dell'inchiesta furono adottati dall'onorevole ministro alcuni provvedimenti di ordine disciplinare, che sono ben noti alla Camera e specialmente all'onorevole Romussi.

Ora l'onorevole Romussi chiede che il ministro guardasigilli pubblichi gli atti o almeno le relazioni di inchiesta, per ragioni di giustizia e di moralità, come egli si esprime nella sua interrogazione.

Se dovessi esprimere un mio pensiero personale, non avrei difficoltà di dichiarare che tutti gli atti che riguardano pubblici uffici, o le funzioni di pubblici ufficiali, dovrebbero poter rendersi di pubblica ragione, ma per poter fare ciò occorrerebbe un'educazione affatto nuova, una profonda trasformazione dei nostri ordinamenti.

Allo stato delle cose, secondo il nostro

sentire, secondo le nostre tradizioni, gli atti d'inchiesta, che le amministrazioni vanno eseguendo sopra i servizi e i funzionari da esse dipendenti, sono per sé di natura interna e, per regola ordinaria, sottratti alla pubblicità.

Quando fosse altrimenti, i testi chiamati a deporre e gli stessi funzionari incaricati dell'inchiesta sarebbero più restii o riservati, tanto più che spesso vengono in campo persone e fatti di indole privata che non si possono divulgare senza gravi inconvenienti.

Assicuro però l'onorevole Romussi che dall'inchiesta sulla magistratura di Genova, vertita esclusivamente intorno all'azione dell'autorità giudiziaria, nulla è risultato che possa riguardare interessi vitali per l'economia nazionale, com'egli accenna nella sua interrogazione.

E se l'onorevole Romussi volesse usarmi la cortesia di venire al Ministero, non avrei nessuna difficoltà di esibire, al deputato Romussi, tutti gli atti, acciò egli possa persuadersi della sincerità delle mie dichiarazioni. Ma debbo ripetere che non è nella intenzione del ministro di pubblicarli, poichè, come oggi l'onorevole Romussi chiede la pubblicazione dell'inchiesta sulla magistratura di Genova, domani altri potrebbe chiedere la pubblicazione della inchiesta sulla magistratura di Catanzaro, o di qualche altra delle inchieste che si sono compiute e ancora si stanno compiendo in questo periodo, che è stato, pur troppo, il più ingrato per chi deve presiedere all'amministrazione della giustizia.

E così si verrebbe ad inaugurare un sistema, del quale niuno può dissimularsi i pericoli, tenuto conto che le inchieste non furono preordinate alla pubblicità.

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

ROMUSSI. Sono costretto a dichiararmi soddisfatto della cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato per le sue dichiarazioni e per l'offerta fattami di andare a vedere i documenti che sono nel suo Ministero; non però come giornalista...

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Come deputato.

ROMUSSI... perchè come giornalista non conserverei il segreto, (*Si ride*) ed allora sarebbe accolta la domanda che io gli rivolgevo, quella della pubblicazione di questa inchiesta, la quale finora si vuole mantenere segreta.

Approvo l'onorevole Pozzo, il quale dichiara che personalmente farebbe pubbliche addirittura queste benedette inchieste; farebbe molto bene, e glielo ricorderemo quando, passando per avventura l'onorevole Orlando ad altro Ministero, egli dovesse diventare ministro. (*Si ride*).

Ma la domanda mia aveva per scopo la ricerca della verità ed era dettata da un sentimento di morale. Molte sono le dicerie che corrono intorno a queste brutte, oscure manovre, che si agitano da tre anni nelle borse, in cui, da alcuni che si dicono i capi della così detta banda nera, si lavora a danno dell'industria e dell'economia nazionale. (*Bene!*) Ora per certi reati non v'è altra pena che quella della pubblicità. Bisogna mettere alla gogna, bisogna rendere pubblici i nomi di quelli che si sono resi colpevoli di queste losche manovre compiute nell'ombra e che toccano così gravemente i nostri interessi.

Ed è per questo che io non posso dichiararmi soddisfatto, e torno ancora ad invocare la pubblicazione, e spero che l'onorevole sottosegretario di Stato persuaderà il ministro della necessità di rendere pubblica questa inchiesta, aspettando che la magistratura faccia il suo dovere.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Mi dispiace che l'onorevole Romussi abbia frainteso le mie dichiarazioni.

Io non ho mai pensato di affermare che vi sia dissenso di vedute tra me e il ministro intorno all'opportunità di pubblicare la relazione d'inchiesta. Sarebbe un colmo di ingenuità.

Ho detto invece, ed in tesi generale, che, se si potessero mutare di punto in bianco i nostri ordinamenti, le nostre tradizioni, i nostri costumi, direi quasi la nostra indole, tutto ciò che si riferisce alla vita pubblica dovrebbe poter liberamente venir esposto al pubblico.

Come la Camera ben vede, la cosa è molto diversa.

Ho detto ancora che sarebbe necessario conoscere *a priori* se un'inchiesta sia, o meno, destinata alla pubblicità.

Le dichiarazioni dei testimoni e le stesse relazioni d'inchiesta assumono evidentemente un tono diverso secondo che esse sono destinate o no alla pubblicità.

Molte affermazioni e apprezzamenti forse verrebbero, se non modificati, temperati, (*Commenti*).

MERCI. La verità deve essere sempre quella!

ROMUSSI. Perchè ci devono essere due verità? Una palese e una segreta?

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Intendiamoci bene, onorevoli colleghi, e non facciamo inutili ipocrisie.

Quando si sa che un atto è destinato alla pubblicità, tutti sono più restii, o almeno più guardinghi. Dirò di più: oggidi, purtroppo, molti si rifiuterebbero di deporre, e molte inchieste sarebbero senza alcun frutto se si sapesse che gli atti dell'inchiesta vengono pubblicati.

Io mi auguro che l'educazione morale, sociale e politica del nostro paese si trasformi in modo da eliminare queste reticenze o riluttanze; intanto è certo che non si può senza inconvenienti pubblicare un atto che alla pubblicità non fosse destinato fin dalla sua origine.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Celesia al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, quando e come intenda provvedere ai lavori necessari perchè la linea Genova-Ventimiglia sia posta in condizioni meno impari alle esigenze della sua importanza e del suo traffico ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È la terza volta che l'onorevole Celesia richiama l'attenzione del Governo sulla linea Genova-Ventimiglia.

Ebbi l'onore di dargli degli affidamenti nel giugno 1906, e di fornirgli altre notizie nel dicembre scorso.

E come nel dicembre scorso erano state eseguite molte delle opere promesse nel giugno 1906, così attualmente si stanno eseguendo molte altre opere di quelle accennate nella mia risposta del dicembre scorso.

L'onorevole Celesia naturalmente affretta col desiderio il compimento finale di tutte queste opere, le quali però hanno bisogno del tempo necessario.

Egli rifletta questo solo: che dei 18 milioni assegnati al miglioramento di questa linea Genova-Ventimiglia nelle tabelle allegata alla legge del 23 dicembre 1906, e che si dovevano spendere in sei anni, già sono stati spesi ed impegnati ben 12 milioni, parte nelle opere compiute e parte nelle

opere in corso di esecuzione o di progetto.

Ed aggiungo che dei progetti complementari taluni sono già pronti e saranno di molto prossima, per non dire immediata presentazione all'approvazione superiore, compresi i tre raddoppi di binario, ai quali probabilmente rivolge la maggior cura l'onorevole Celesia, da Genova a Voltri, da S. Remo a Ventimiglia, e da Ventimiglia al confine francese.

In conseguenza, riflettendo che l'interesse principale di quest'opera di miglioramento delle linee è della stessa amministrazione ferroviaria, poichè essa ha l'interesse di servire nel miglior modo possibile il traffico che si svolge nelle linee della rete, e constatato che la solerzia nell'adempiere assolutamente non manca, oso sperare che l'onorevole Celesia, la cui opera eccitatrice non è certamente rimasta senza effetto, potrà da ora innanzi risparmiarsi altre interrogazioni, a me d'altronde gradite.

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

CELESIA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato, al quale sono molto tenuto della triplice prova di cortesia che egli oggi mi dà. E questo mi dà affidamento che, se il compimento del mio dovere mi richiamasse a ritornare sulla questione una quarta o quinta volta, io avrei una quarta e quinta prova dell'interesse che egli porta a questa vitalissima questione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senza dubbio.

CELESIA. Spiego ora all'onorevole sottosegretario di Stato le ragioni che mi hanno indotto a presentare oggi questa interrogazione, la quale, se egli vuole ricordare i precedenti su questa questione, è alquanto più vasta delle altre, perchè tratta in genere di tutti i lavori, mentre le precedenti riguardavano solamente le stazioni.

Debbo riconoscere che molto si è fatto per le stazioni, e fra le altre cose mi è stata promessa e credo che sia in corso di esecuzione la stazione di Alessio ed altre importanti.

Ma lo scopo precipuo della mia odierna interrogazione, alla quale egli ha risposto in modo soddisfacente, era quello di avere una specie di programma minimo di ciò che si vuol fare. E l'onorevole sottosegretario di Stato ha già accennato a quello che si vuol fare, cioè al raddoppiamento del binario. Spero che le idee da lui esposte qui corri-

spandano perfettamente non solo alla intenzione dell'amministrazione, ma all'opera immediata.

Perchè veda, onorevole sottosegretario di Stato, sono due o tre anni che ci si dice che questo si farà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si sta facendo.

CELESIA. Lo so che si lavora negli uffici; ma al pubblico poco è trapelato.

E finora vi è tra noi molto scetticismo sopra il compimento prossimo di questi lavori che sono per noi di un'urgenza assoluta, perchè la vita industriale e commerciale giornalmente pulsa nelle nostre regioni ed esorbita dai mezzi che noi abbiamo a disposizione; e ciò spiega questa richiesta insistente di quello che è necessario, non per andare innanzi, ma per rimanere allo stato in cui attualmente siamo.

Sono specialmente due i raddoppi di binari che occorrono perchè la linea in parola sia messa in grado almeno di continuare a portarci quel benessere che ancora ci porta; il primo è quello tra Voltri e Sampierdarena, il quale mi si dice sia allo studio; il secondo, il quale è assolutamente necessario e per il quale insisto che s'incomincino gli studi, è quello intermedio fra la stazione di Albenga e quella di Final Marina, in cui non si trovano gallerie e dove si potrebbe con poca spesa e con facilità, e valendosi degli arenili che sono già proprietà dello Stato, compiere l'opera. Sarebbe anzi interesse dell'amministrazione che questo studio e le espropriazioni conseguenti venissero fatte prontamente, perchè quei terreni, che oggi si potrebbero espropriare con una somma modesta, fra due o tre anni non si potranno espropriare che con somme molto maggiori. Si tratta di regioni che vanno ogni giorno industrializzandosi e di terreni che vanno ogni giorno coprendosi di stabilimenti e di costruzioni; per cui, anche applicando la legge per Napoli che facilita di molto le espropriazioni, si incontreranno egualmente tra qualche anno spese assai maggiori di quelle che s'incontrerebbero ora. Ed è specialmente questo lavoro che io raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, perchè, a sua volta, lo raccomandi a coloro che sono preposti allo studio di questo tratto della linea, studi che, per quanto so, non sono peranco deliberati.

Dovrei dilungarmi molto, se volessi accennare a tutti i particolari che sarebbero

necessari, ma mi ricordo di essere negli strettissimi limiti di una interrogazione; e quindi termino augurandomi che le buone notizie datemi dalla cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato trovino feconda e serena attuazione da parte di coloro che debbono compiere i lavori. Mi riservo, del resto, di tentare ancora una volta, se sarà necessario, la cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Giacomo Ferri al ministro dell'interno « per sapere se gli risulti dei ferimenti causati ad alcune povere donne ieri, dall'intervento e dal contegno deplorabile dei carabinieri a cavallo in quel di Pausano di Castelfranco Emilia, i quali poscia nulla riferirono ancora al sindaco locale per non avere in tempo il controllo dell'autorità superiore diretta locale, e domanda quali provvedimenti intenda adottare ».

L'onorevole Giacomo Ferri però non è presente; quindi s'intende che egli rinuncia alla sua interrogazione.

Sono così esaurite le ordinarie interrogazioni inserite nell'ordine del giorno.

Svolgimento di interpellanze ed interrogazioni relative a nuove comunicazioni ferroviarie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze ed interrogazioni:

Interpellanze.

Greppi, Albasini-Serosati, Cornaggia, Gavazzi, Scalini, al ministro dei lavori pubblici, « sulla direttissima Milano-Genova »;

Fabri, al ministro dei lavori pubblici, « sulla opportunità della direttissima Milano-Genova »;

Guastavino, Reggio, Graffagni, Gallino Natale, Costa Zenoglio, Croce, Celesia, Bertarelli, Botteri, Landucci, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di costruire, senza indugio, una linea ferroviaria direttissima che unisca Genova con Milano »;

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 »;

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, anziché costruire una nuova arteria da Genova a Milano, la quale non potrebbe essere aperta all'esercizio prima di dieci anni »;

Pistoja, Compans, al 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 »;

Reggio, Guastavino, al 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 »;

Albasini-Serosati, Greppi, Gavazzi, al ministro dei lavori pubblici, « sulle nuove comunicazioni ferroviarie tra Genova e la valle del Po e tra Firenze e Bologna »;

Calvi, Bergamasco, Podestà, Bonacossa, Curioni, Bertarelli, 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 »;

Merci, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità e sull'urgenza della costruzione di una ferrovia direttissima fra Bologna e Firenze »;

Pini, Marescalchi, Malvezzi, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di apprestare senza indugio i progetti per le due direttissime Genova-Milano e Bologna-Firenze, la cui sollecita esecuzione è reclamata dal continuo incremento del traffico »;

Angiolini, ai ministri dei lavori pubblici e della guerra, « per conoscere le ragioni per le quali viene ritardata la costruzione di una ferrovia direttissima Firenze-Bologna anche in rapporto alla difesa del territorio nazionale »;

Targioni, al ministro dei lavori pubblici « sugli intendimenti del Governo circa la costruzione di una direttissima Bologna-Firenze »;

Gallino Natale, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere gli intendimenti del Governo sulla sistemazione del servizio ferroviario del porto di Genova »:

Cardani, Faelli, Agnetti, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere il suo pensiero su altre soluzioni che potrebbero apparire vantaggiose per una più rapida comunicazione fra Milano, Firenze e Roma »;

Agnetti, Cardani, Faelli, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di un nuovo valico che unisca Genova colla media valle del Po, usufruendo in parte della linea già esistente Parma-Spezia »:

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « intorno alle conclusioni presentate dalla Commissione presieduta dal senatore Adamoli, circa la soluzione del problema ferroviario relativamente al porto di Genova »;

Dal Verme, Compans, 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 »;

Astengo, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di migliorare le comunicazioni ferroviarie fra il mare Ligure e la valle del Po, anche mediante la costruzione d'una nuova linea Savona-Cartosio-Torino con gli opportuni raccordi »;

Paniè, Daneo, Ferrero di Cambiano, Albertini, al ministro dei lavori pubblici, « sulla urgente necessità di provvedere agli interessi di Torino e della regione piemontese con più dirette e rapide comunicazioni ferroviarie coi porti liguri »;

Agnesi, Compans, Botteri, Curreno, Agnetti, Buccelli, Nuvoloni, Giaccone, Calleri, Di Saluzzo, Chiappero, Ciartoso, al ministro dei lavori pubblici « sulla necessità della costruzione della ferrovia Garessio-Oneglia-Portomaurizio »;

Torrigiani, al ministro dei lavori pubblici, « premessa la necessità di preparare senza indugio gli studi definitivi per la costruzione della direttissima Bologna-Firenze-Roma, come intenda intanto provvedere a rendere migliori le comunicazioni ferroviarie fra l'alta e la media Italia »;

Sacchi, al ministro dei lavori pubblici, « sulla importanza di una linea Genova-Piacenza-Cremona-Verona-Brennero e sugli intendimenti del Governo circa la medesima »;

Pescetti, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se l'impianto della trazione elettrica sulla linea Bologna-Firenze e la costruzione del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, saranno ragione di ritardo nella costruzione della direttissima Bologna-Firenze, che supremi interessi richiedono venga attuata con tutta sollecitudine »;

Brizzolesi, al ministro dei lavori pubblici, « sulle comunicazioni ferroviarie col porto di Genova »;

Cavagnari, al ministro della guerra, « per conoscere se consenta di confortare della sua autorevole opinione la discussione del problema ferroviario sulla relazione della Commissione presieduta dal senatore Adamoli »;

Bertarelli, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di immediati provvedimenti per la graduale costruzione della linea direttissima da Genova a Milano »;

Falaschi, Pilacci, Bastogi, Callaini, al ministro dei lavori pubblici « sulla convenienza di coordinare gli studi definitivi per la costruzione di una direttissima Bologna-Firenze alla costruzione di una nuova linea Firenze-Siena; e sulla necessità di migliorare frattanto il servizio della linea Empoli-Chiusi a tutela dei legittimi interessi di Siena e della sua provincia »;

Raineri, al ministro dei lavori pubblici, « sulla progettata linea ferroviaria Genova-Piacenza »;

Morelli-Gualtierotti, Casciani, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere: 1° se, ammettendo in massima come inevitabile la necessità d'una urgente spesa, per agevolare le comunicazioni ed i traffici fra Roma e la valle del Po, non creda sia da lasciarsi impregiudicata per nuovi studi la questione del tracciato e degli sbocchi; 2° se in attesa del compimento delle opere che saranno all'uopo deliberate, crederebbe prudente rinunciare ai mezzi già concessigli dal Parlamento per provvedere ai bisogni del traffico che vanno rapidamente crescendo »;

Fera, al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se il Governo, per la risoluzione della questione calabrese, intenda assumere urgenti provvedimenti finanziari che rendano possibile

l'esecuzione integrale delle leggi sulla viabilità ferroviaria, con un piano tecnico organico e non con sistemi dilatori di appalti staccati »;

Pascale, ai ministri del tesoro e dei lavori pubblici, « sulla necessità di provvedere urgentemente agli opportuni stanziamenti per la costruzione delle ferrovie Grumo-Toritto Altamura-Matera-Ferrandina sino allo innesto con la Licignano-Lagonegro: e Gravina-Valle del Bradano-Acerenza Avigliano, in esecuzione delle leggi 31 marzo 1904 e 9 luglio 1905 »;

Sichel, Boreciani, Spallanzani, Bertesi, Basetti, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se creda di proporre provvedimenti per potere estendere la concessione dei sussidi chilometrici a linee tramviarie che mettano in comunicazione paesi di riconosciuta importanza, anche se nessuno di essi sia capoluogo di circondario o distretto »;

Bizzozero, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se creda di proporre provvedimenti i quali estendano la concessione dei sussidi chilometrici a linee tramviarie che pongano in comunicazione paesi di riconosciuta importanza, anche se nessuno di essi sia capoluogo di circondario o distretto »;

Lucifero Alfonso, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di presentare sollecitamente il disegno di legge per la costruzione della linea ferroviaria Cosenza-Cotrone, ai sensi dell'articolo 14 della legge 9 luglio 1905, n. 413 »;

Cantarano, Santini, al ministro dei lavori pubblici, « sulla sospensione degli studi della direttissima Roma-Napoli »;

Fiamberti, ai ministri dei lavori pubblici, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio, « sulla urgente necessità di provvedere alle comunicazioni ferroviarie della Liguria, e specialmente tra Spezia e Genova anche colla costruzione di una linea nella vallata di Vara e Fontanabuona »;

Borsarelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda di adottare — migliorando i patti di riscatto, oggi proibiti — onde favorire la costruzione e il sorgere di nuove linee ferroviarie nell'interesse della economia nazionale »;

Casciani, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se, a rendere più sollecite e più agevoli le comunicazioni fra Firenze e l'Alta Italia, non ritenga urgente istituire la trazione elettrica sulla linea Pistoia-Bologna ».

Interrogazioni.

Torrigiani, al ministro dei lavori pubblici, « se egli intenda confermare le dichiarazioni e le promesse del suo predecessore circa la costruzione della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve »;

Serristori, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscerne il pensiero intorno alla costruzione della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve »;

Rota Francesco, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i suoi intendimenti in ordine alla costruzione della linea ferroviaria Motta-San Vito al Tagliamento ».

Gallini, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda mantenere le promesse ripetutamente fatte dai suoi antecessori circa l'aumento dei sussidi ai servizi pubblici di automobili, e sulla conseguente semplificazione delle procedure pel conseguimento di tali sussidi »;

Loero, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali siano le sue intenzioni in ordine alla ferrovia Belluno-Cadore »;

Calissano, al ministro dei lavori pubblici, « se riconosca la necessità di una nuova linea ferroviaria fra Torino e Savona, ed in caso affermativo, a quali criteri intenda informare la risoluzione circa la scelta del tracciato; se inoltre, nell'attesa della risoluzione stessa, intenda migliorare le comunicazioni fra la regione piemontese ed il mare e con quali provvedimenti »;

Arlotta, Placido, Rocco, Capece-Minutolo, Gualtieri, Guarracino, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere a che punto sono gli studi per la linea direttissima Roma-Napoli e con quali criteri si conducono questi studi, per riguardo al tracciato, all'armamento ed alla trazione »;

Bergamasco, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i propositi del Governo sul riordinamento delle Direzioni compartimentali delle ferrovie di Stato »;

Moschini, Luzzatti Luigi, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere gli intendimenti del Governo in ordine alla costruzione della linea ferroviaria Motta-Portogruaro ».

Avverto la Camera che delle interpellanze ventiquattro sono state svolte e sei ne restano ancora da svolgere; e domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se intenda di parlare subito, rendendo così più sollecita la discussione...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Intenderei di parlare subito.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole ministro intende di parlare per il primo, darò facoltà poi di parlare a coloro che non hanno ancora svolto le interpellanze. Così l'onorevole ministro potrà dar loro quelle maggiori spiegazioni e dilucidazioni che saranno del caso. Avranno poi facoltà di parlare tutti gli altri onorevoli interpellanti ed interroganti per dichiarare se siano soddisfatti.

Se nessuno fa osservazioni a questo riguardo, così rimarrà inteso.

(Così rimane inteso).

Allora, do facoltà di parlare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. (Segni di attenzione). Le interpellanze, svolte da molti onorevoli colleghi nelle sedute del 24 giugno e del 1° luglio, possono raggrupparsi in ordine a quattro diversi obiettivi:

1° comunicazioni da Genova verso Milano e verso il Piemonte;

2° linea interna Genova-Spezia e comunicazioni di Genova con la valle media e bassa del Po;

3° comunicazioni fra il mare ligure occidentale ed il Piemonte;

4° comunicazioni tra Bologna, Firenze e Roma.

Nel primo gruppo vanno classificate le interpellanze degli onorevoli Greppi, Fabri, Dal Verme, Guastavino, Reggio, Meardi, Albasini, Gallino, Brizzolesi, e si possono aggiungere quelle non ancora svolte degli onorevoli Cardani e Bertarelli.

Bisponderò prima a quei colleghi che hanno trattato della direttissima Milano-Genova, e poi agli altri che hanno discorso di tronchi parziali della linea stessa.

Appena costituita l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, è doveroso ricordarlo, essa si preoccupò delle gravissime deficienze che l'esercizio presentava specialmente nei riguardi del traffico fra Genova, il Piemonte e la Lombardia, e andò predisponendo ed attuando una serie di provvedimenti intesi a soddisfare i bisogni più urgenti, come l'impianto di nuovi binari nelle stazioni, l'acceleramento dei lavori del grande parco vagoni al Campasso, l'applicazione della trazione elettrica sulla linea Pontedecimo Busalla.

Ma dopo la pubblicazione della relazione dell'onorevole Commissione presieduta dall'onorevole Adamoli, niun dubbio rimane che a risolvere il problema delle comunicazioni ferroviarie tra Genova e la valle del Po è necessaria la costruzione di una nuova linea, pur limitandola per ora al tratto Genova-Tortona, il quale dovrebbe staccarsi da Genova-Brignole, ed essere allacciato al parco vagoni del Campasso. Nella costruzione dovrà darsi la precedenza al tronco Arquata-Tortona, che potrà essere compiuto nel termine di tre anni, con notevole vantaggio dell'esercizio. In pari tempo si dovrà determinare il tracciato definitivo della grande galleria ed appaltarne i lavori, facendovi seguire quelli per i tronchi di accesso, per modo che l'intera linea da Genova a Tortona, con una spesa di lire 150,000,000, sia compiuta entro una decina d'anni.

Rispetto alla direttissima Genova-Milano gli onorevoli Dal Verme, Meardi e Gallino hanno patrocinato la costruzione del tronco Ronco-Voghera, invece di quello Ronco-Tortona, proposto in definitiva dalla Commissione Adamoli. Effettivamente essa nella prima relazione aveva dichiarato preferibile la Ronco-Voghera come quella che, oltre a soddisfare notevoli bisogni commerciali, abbrevierebbe il percorso tra Genova e Milano di sette chilometri in confronto della Ronco-Tortona. Ma quest'ultima presenta all'incontro il vantaggio di permettere in avvenire un ulteriore abbreviamento del percorso verso Milano con la costruzione di una nuova linea, qualora il raddoppiamento dell'attuale Tortona-Voghera-Pavia-Milano, data la necessità di nuovi ponti sul Po e sul Ticino, rappresentasse una spesa di poco inferiore, nel qual caso è evidente la preferenza da darsi, come direttissima, ad una linea che eviti centri intermedi. Inoltre, la Ronco-Tortona richiede una spesa notevolmente minore della Ronco-Voghera, e potrà essere costruita in tempo più breve.

Ora, allo stato presente delle cose, la rapidità dell'attuazione è ragione decisiva, perchè, di fronte al continuo incremento del traffico, gravissime difficoltà sorgerebbero non provvedendosi prontamente a raddoppiare la linea a nord di Ronco, su cui oggi il prodotto sorpassa lire 260,000 il chilometro.

Quale complemento della Genova-Tortona, l'onorevole Calvi ed altri colleghi pro-

pongono il congiungimento diretto di Tortona con Mortara.

La opportunità di tale congiungimento si potrà manifestare quando al porto di Genova fosse attratta una più intensa corrente di traffico internazionale verso i valichi del Sempione e del Gottardo; ma per ora non può in alcun modo ritenersi indispensabile la costruzione della linea Tortona-Mortara.

All'onorevole Brizzolesi, il quale sostenne la tesi che per sfollare il porto di Genova convenga utilizzare la linea Ovada-Alessandria, applicando la trazione elettrica fra Genova e Campoligure, io potrei limitarmi a ripetere le obiezioni svolte con insuperabile lucidità dal mio predecessore nella discussione della legge sull'ordinamento delle ferrovie.

Ma riassumerò anche le conclusioni di ulteriori studi da me fatti istituire in seguito alle rinnovate insistenze dell'onorevole Brizzolesi, affermando che:

a) a giudizio dei tecnici sarebbe necessario spingere la trazione elettrica fino ad Ovada e non limitarla a Campoligure; gli studi sommari fatti danno a prevedere per una sistemazione a semplice binario la spesa di dieci milioni, e per una sistemazione completa (come occorrerebbe) una spesa di trentacinque milioni;

b) i provvedimenti in corso di attuazione per aumentare la potenzialità del transito sulle linee dei Giovi, rendono meno utile di quello che sarebbe stato in passato aumentare quella linea della Genova-Ovada;

c) in confronto dei vantaggi di esercizio che si conseguiranno per il movimento, sia verso Milano, sia verso Torino, con la costruzione della Rigoroso-Arquata-Tortona, sarebbe poco giustificata la rilevante spesa occorrente per collegare la linea di Ovada a San Pier d'Arena anche con la stazione del Campasso e per l'impianto della trazione elettrica tra San Pier d'Arena ed Ovada, impianto che anche ad un solo binario costerebbe dieci milioni; le spese di esercizio sarebbero poi più gravose, perchè il transito si farebbe su una linea in salita maggiore di quella che occorre per raggiungere Ronco;

d) un carro dato alla linea Ovada-Alessandria costa alle ferrovie di Stato sei lire più che se sia instradato per la via di Ronco;

e) la potenzialità della linea sarebbe

sempre limitata, essendo il tratto Ovada-Alessandria a semplice binario;

f) a nulla gioverebbero le su menzionate relevantissime spese se non si avesse modo di fare il raggruppamento dei carri prima della stazione di Ovada: il che importa che siano eseguite le calate ed impiantati i fasci di binari lungo quel nuovo bacino del faro, la cui costruzione richiederà parecchi anni. In ogni modo, anche se si avessero da eseguire i miglioramenti proposti dall'onorevole Brizzolesi per la Genova-Ovada-Alessandria, non si renderebbe inutile la direttissima, poichè ben altri sono i problemi da questa risolti, mentre la Genova-Ovada-Alessandria servirebbe soltanto per le spedizioni di merci oltre Alessandria.

Passando al secondo gruppo d'interpellanze, dirò anzitutto della linea Genova-Piacenza, di cui si sono dichiarati fautori gli onorevoli Dal Verme, Fabri e Pistoja, ed a cui si riferiscono anche le interpellanze non ancora svolte degli onorevoli Raineri e Sacchi.

Niun dubbio che questa linea sarebbe militarmente utile, perchè, essendo protetta contro le offese provenienti dal mare, costituirebbe una sicura comunicazione tra Genova e la media valle del Po.

Ma essa non è indispensabile; e poichè indeclinabili necessità premono oggi sul servizio ferroviario nei riguardi commerciali, bisogna rimandare la costruzione di linee che siano soltanto utili a quando lo consenta la potenzialità costruttrice dello Stato, pur provvedendo perchè frattanto si abbiano i mezzi per studiare il progetto. Soltanto poi quando potesse esser decisa la costruzione della Genova-Piacenza sarà il caso di esaminare se convenga o meno prolungarla da Piacenza al Brennero, come proporrebbe l'onorevole Sacchi.

La linea Genova-Borgotaro, che è nei desideri degli onorevoli Agnetti e Cavignari, collegherebbe direttamente il porto di Genova con Parma e la bassa valle del Po: aprirebbe un nuovo sbocco al movimento commerciale di quel porto verso una direzione, alla quale le merci pervengono oggi soltanto con un giro vizioso: metterebbe i mercati dell'Emilia in comunicazione con quelli della Liguria; ma essa, malgrado questi vantaggi, non rappresenta una vera necessità, mentre con i provvedimenti in corso di attuazione e con quelli proposti si può ancora per parecchi anni far fronte

con regolarità e continuità di servizio alle esigenze del traffico.

E passo ad un punto assai delicato della questione: alla linea interna Genova-Spezia. Dissi assai delicato, perchè chi ferventemente la patrocinava è l'avversario più tenace della direzione delle ferrovie di Stato; onde io avrei tutto l'interesse a sopire tanta contrarietà; ma per quanto sia questo interesse da una parte, e dall'altra il desiderio di non dispiacere ad un antico amico, non posso far buon mercato dei duecento e più milioni che costerebbe una linea dimostrata non affatto necessaria da recenti studi.

Anche quando venisse costruita la linea interna, propugnata dall'onorevole Cavagnari, ed a cui si riferisce anche la recente interpellanza dell'onorevole Fiamberti, si dovrebbe pur sempre procedere, come si sta procedendo, al raddoppio di binario fra Genova e Chiavari, mentre il tronco Chiavari-Riva Trigoso è già a doppio binario.

Fino a qualche tempo fa v'era invece grande perplessità circa il partito da prendersi per la tratta Riva Trigoso-Spezia. Si riteneva che le condizioni della linea fossero poco stabili, e che quindi convenisse costruire una nuova linea interna, anziché raddoppiare quella esistente.

Ma gli studi più recenti hanno dimostrato la possibilità di raddoppiare in buone condizioni il binario anche da Riva Trigoso a Spezia, mantenendo le stazioni nelle posizioni attuali, internando il tracciato del nuovo binario, e costituendolo per due binari là dove le gallerie esistenti non presentano la dovuta garanzia di stabilità.

Accertata la possibilità di provvedere al secondo binario su tutto il tronco attuale Genova-Spezia, è evidentemente preferibile per l'esercizio, di conservare alla linea di transito il tracciato a mare, perchè pianeggiante, e perchè si potranno ottenere, in un tempo abbastanza vicino, notevoli miglioramenti nella regolarità e potenzialità della circolazione dei treni.

Potrà essere tenuta presente e rimessa a futuri studi una soluzione intermedia, ossia la costruzione di una linea interna Genova-Spezia, come linea non di grande traffico, ma di montagna, con pendenze, cioè, dei venti per mille e curve di trecento metri.

FIAMBERTI. Ci contentiamo!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non per ora. Siffatta linea, oltre

che nei riguardi militari, salendo in alto e non avendo gallerie troppo lunghe, servirebbe meglio ai bisogni del traffico locale, e potrebbe per primo esserne costruito il tronco da Cicagna a San Colombano con la congiunzione fra San Colombano e Chiavari.

Anche quando si avesse da costruire la linea interna di montagna di cui ho parlato, pur tenuto conto della spesa pel raddoppiamento della litoranea, si risparmierebbero in ogni modo 73 milioni in confronto della soluzione caldeggiata dall'onorevole Cavagnari.

Le interpellanze del terzo gruppo, concernenti le comunicazioni tra la Liguria occidentale ed il Piemonte, furono svolte dagli onorevoli Astengo, Paniè ed Agnesi e formano oggetto anche della interrogazione dell'onorevole Calissano. Esse riguardano le linee Torino-Cartosio-Savona e Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

La prima avrebbe per iscopo di abbreviare le comunicazioni fra Torino e Savona, quelle fra Torino e Genova col raccordo Monastero Bistagno, nonché le comunicazioni di Savona con Acqui-Alessandria, e quindi con Milano ed i valichi alpini.

Quanto all'abbreviamento delle comunicazioni fra Torino e Savona, esso sarebbe di circa 27 chilometri; ma per l'accidentalità del profilo (poichè la somma delle salite giungerebbe a 909 metri in confronto dei 658 della linea esistente) la Torino-Cartosio-Savona non potrebbe essere percorsa in meno di tre ore.

Ora è da osservare che con l'applicazione imminente della trazione elettrica fra Savona e San Giuseppe, con la sua estensione fino a Ceva, con l'imminente raddoppiamento del binario fra Trofarello e Carmagnola il percorso sarà ridotto a ore 3.25. Raddoppiando il binario anche fra Carmagnola e Ceva, la durata del viaggio sarà ridotta a sole ore 3.10, conseguendosi così la stessa finalità della direttissima.

Quando poi si verifichi un rapido progresso nel movimento delle merci, si ovvierà a che questo nocca alla regolarità di corsa dei treni viaggiatori, costruendo una nuova linea Savona-San Giuseppe, ad uso esclusivo dei treni merci.

In ordine al secondo scopo che si vorrebbe conseguire, ossia allo abbreviamento per 24 chilometri del percorso fra Torino e Genova, è da considerare che la tratta Genova-Arquata della direttissima Genova-Tortona, venendo utilizzata nel percorso

Genova-Torino, ridurrà di undici chilometri la distanza fra le due città ed a sole due ore e 45 minuti la durata del viaggio. Quello scopo verrebbe dunque in gran parte raggiunto anche senza la costruzione della Cartosio.

Ed a proposito di abbreviamento di percorsi, è bene tener presente che coi provvedimenti già in via di attuazione sulla linea Maremmana, si otterranno non lievi vantaggi nelle comunicazioni fra Torino e Roma. Col raddoppio del binario fra Genova e Spezia, e fra Vezzano e Sarzana sarà possibile di accorciare di quaranta minuti la percorrenza dei treni fra Genova e Pisa. Un'ulteriore riduzione di 43 minuti si avrà pel raddoppio del binario fra Pisa e Grosseto (via Livorno-Vada) e fra Grosseto e Montalto. Ultimati tali raddoppi, già in corso di esecuzione, ed eseguito il tronco Arquata-Genova, si avrà una riduzione complessiva di due ore nel viaggio Torino-Roma che, senza aumentare le velocità di corsa, sarà compiuto in sole 12 ore e 15 minuti.

Circa al terzo scopo, cioè all'abbreviamento del percorso fra Savona ed Acqui, è ben discutibile se esso avrebbe per effetto di attirare al porto di Savona una parte del traffico discendente da Milano e dai valichi alpini. Già l'azione del porto stesso di Genova attraverso il Gottardo ed il Sempione, verso i mercati di Ginevra, Losanna e Zurigo è contrastata dal porto di Marsiglia, verso la Svizzera orientale dalla concorrenza del porto di Trieste, e verso Berna e Basilea dai porti del Nord. È quindi ben dubbio che sensibili vantaggi potrebbe ripromettersi Savona, la cui naturale zona d'influenza è il Piemonte. Ma, comunque sia di ciò, ed anche se fossero fondate le aspirazioni concepite, esse non giustificerebbero la costruzione della nuova linea, poichè è ragionevole creare nuove vie di traffico e non semplice spostamento del traffico acquisito, quando vi è modo di soddisfarne le esigenze con le vie esistenti.

Le ragioni che ho esposte per negare la costruzione della Torino-Cartosio-Savona, valgono a giustificare la negativa che devo pur opporre alla domanda della linea caldeggiata dall'onorevole Calissano, ossia della Torino-Alba-Savona. D'altra parte questa linea, che importerebbe una minore spesa, non soddisfa le aspirazioni di Savona, la quale desidera una linea che la unisca con percorso più breve ad Acqui, e quindi ad Alessandria, nella speranza (come ho testè accennato) di

attirare al suo porto una parte del traffico discendente da Milano e dai valichi alpini.

In ogni modo, quando si avesse da manifestare la necessità di una nuova comunicazione ferroviaria tra Savona e Torino, allora soltanto sarà da studiare e decidere se sia da dar la preferenza al tracciato per Cartosio od a quello per Alba.

Non posso ignorare che per un'altra ragione, oltre a quelle di cui tenni parola, s'invoca la costruzione della Torino-Cartosio-Savona. Oggi le industrie torinesi hanno le loro spedizioni da e per Savona tassate per 146 chilometri, mentre la distanza fra Milano e Genova è oggi tassata per 151 chilometri; quindi vi è un lieve vantaggio per le prime in confronto delle seconde. Ultimata la costruzione della direttissima Genova-Torona, ove si applicasse il criterio della tassazione per la linea più breve stabilito dall'articolo 92 delle tariffe e condizioni di trasporto, le merci per il percorso Genova-Milano pagherebbero per soli chilometri 134; con che le industrie torinesi, anzichè l'odierno vantaggio di cinque chilometri, avrebbero un'inferiorità di 12 chilometri. Ma a questo temuto danno è completamente ovviato con una ben ragionevole limitazione che propongo in via generale all'applicazione del succitato articolo 92, con lo esimerne, cioè, per la tassazione delle merci, gli abbreviamenti di percorso dipendenti da direttissime.

Invero, poichè siffatte linee hanno da servire quasi esclusivamente per i viaggiatori, ed all'incontro il servizio delle merci dovrà continuare ad essere fatto sulle linee esistenti, non sarebbe giusto che lo Stato, oltre a sostenere una rilevantissima spesa per la costruzione e l'esercizio di direttissime, avesse anche da sopportare una diminuzione dell'introito delle merci, per le quali rimangono immutate le odierne spese di trasporto, e che soltanto per una finzione legale sarebbero tassate come percorrenti la via più breve, mentre effettivamente continueranno a percorrere quella più lunga.

Debbo infine aggiungere che da calcoli sommari, ma abbastanza attendibili, la spesa di costruzione della Torino-Cartosio-Savona non risulterebbe minore di 120 milioni, poichè niuno potrebbe consigliare di costruire una linea, che si vuole e dovrebbe essere di grande traffico, ad un solo binario. Ne deriverebbe un onere annuo permanente pel Tesoro di lire 4,200,000, oltre ad una

maggiore spesa di esercizio di lire 600,000 (poiché il traffico esistente verrebbe a dividersi fra due linee, e poco traffico nuovo potrebbe esser dato dalla regione attraversata dalla nuova linea), ossia complessivamente di lire 4,800,000, di fronte alla quale ingente somma appare ben esiguo il sollievo del contributo votato dal Consiglio comunale di Torino in lire 250,000 per 70 anni.

D'altra parte giova rilevare che le condizioni in cui si svolge attualmente il traffico Torino-Savona, non permettono di attendere tutto il tempo che sarebbe necessario alla costruzione della nuova linea. Quindi bisogna metter fuori da un conto ideale di compensazione il costo dei provvedimenti in corso per il raddoppio del binario Trofarello-Carmagnola e per l'applicazione della trazione elettrica Savona-San Giuseppe.

Gli onorevoli Agnesi e Paniè, particolarmente il primo, con gran calore dimostrano i vantaggi della linea da Garessio ad Oneglia e Porto Maurizio, che servirebbe ad unire al mare l'attuale linea Ceva-Ormea, diramazione della Savona-Torino.

Se ne attenderebbe una nuova fonte di vita e di lavoro per la riviera ligure e pel Piemonte, contando di fare di Oneglia e Porto Maurizio, i cui porti dovrebbero costituirne uno solo grandioso, un porto sussidiario pel Piemonte; si assicurerebbe il servizio in caso di interruzione della litoranea tra Oneglia e Savona.

Ma a queste dorate prospettive, pur dorate difficoltà disgraziatamente si oppongono: una spesa di circa 50 milioni per la costruzione della ferrovia, oltre il maggior onere di esercizio. E quanto al Porto Imperia, non si sa davvero d'onde si trarrebbero i molti milioni occorrenti alla sua costruzione; non li darà lo Stato, il quale potrà fare usufruire Porto Maurizio ed Oneglia soltanto della modesta quota loro spettante nella ripartizione dei noti 30 milioni, e che non ha ragione di promuovere la costruzione di un nuovo porto, inutile, finchè Savona è e sarà per molti anni in grado di sopperire ai bisogni del traffico.

Tuttociò a non dire che, con la progettata ferrovia, il percorso Porto Maurizio-Oneglia-Torino sarebbe di 30 chilometri più lungo di quello Torino-Savona; onde a quest'ultimo porto non potrebbe mai esser preferito, per le comunicazioni di Torino col mare, il porto di Oneglia o di Porto Maurizio.

Pertanto, anche per la linea che sta tanto a cuore all'onorevole Agnesi, sono costretto a dichiarare che niun prossimo impegno può onestamente essere assunto dal Governo nelle presenti condizioni del traffico e dell'economia nazionale.

Una voce. E così la Liguria non ha niente!

Un'altra voce. Ma no; ha pure la Liguria!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.*

Ed eccomi, onorevoli colleghi, giunto, fra la soddisfazione degli uni e le delusioni degli altri, alla quarta stazione dell'ardua mia via, alle interpellanze, cioè, degli onorevoli Albasini, Merzi, Pini, Angiolini e Targioni, riguardanti la direttissima Bologna-Firenze.

Ebbene, in proposito mi è dato dichiarare cosa gradita agli interpellanti, ossia che il Governo riconosce la necessità della costruzione della detta linea, perchè l'attuale linea non può in alcun modo soddisfare alle esigenze del traffico; traffico che nel decennio raggiungerà, secondo ogni probabilità, lire 80,000 al chilometro. (*Vive approvazioni.*)

Gli studi della Commissione Colombo non lasciano più incertezza sulla concreta soluzione del problema, anche per quanto riguarda l'allacciamento della nuova linea a Bologna, che per non intralciare la sistemazione di questa stazione e per evitare il regresso da e per Milano su Firenze e Roma, dovrà farsi dal lato di Ancona, risalendo la valle Savena sino a Pianore e di là raggiungendo a Vado il Setta.

La direttissima Bologna-Firenze, rispetto alla quale troverà pure applicazione l'eccezione all'articolo 92 delle tariffe e condizioni di trasporto, importerà, in aggiunta alla spesa di 136 milioni circa prevista dalla Commissione Colombo, quella di un milione e mezzo occorrente affinchè tutta la linea, e non la sola grande galleria, abbia l'armamento pesante nonchè l'aumento di un decimo per maggior costo di mano d'opera e materiale, ossia, in cifra tonda, la somma di 150 milioni.

Costrutta che sia la direttissima, essa potrà, con grande vantaggio nei riguardi militari e pel traffico, essere collegata alla Porrettana con la costruzione di un tronco di nove chilometri fra Vado e Sasso.

La costruzione della direttissima Firenze-Bologna renderebbe in definitiva inutile quella spesa di otto milioni che era prevista per l'impianto della trazione elettrica sulla Pistoia-Porretta nel noto fabbisogno dei 910 milioni. Però attendere la costru-

zione della direttissima senza alcun provvedimento di più vicina attuazione, sarebbe impossibile: e tale provvedimento si presenta ovvio nell'agevolare (nel modo che dirò fra poco) la immediata costruzione della Borgo San Lorenzo-Pontassieve (*Oh! oh! — Si ride*), la cui domanda di concessione già da anni ebbe favorevole il parere dei Consessi competenti, e di cui il sorriso della Camera ricorda che è instancabile patrocinatore l'onorevole Torrigiani. Su questa linea si avvierebbe il traffico merci da e per Roma ed oltre, alleggerendo la linea Porrettana e, quando pure a questo servizio diventasse meno necessaria, per la costruzione della direttissima, la Borgo San Lorenzo-Pontassieve soddisferebbe ai bisogni di una regione notoriamente prospera per culture ed industrie agricole.

Ad ottenere dal Parlamento l'autorizzazione ed i mezzi per la esecuzione del programma che ho delineato, intende l'articolo primo del disegno di legge che in questa stessa seduta presenterò alla Camera. Ma a ben altre necessità con quell'articolo vi si chiede di provvedere.

Infatti recenti leggi speciali autorizzano la costruzione a cura dello Stato di parecchie linee, ma le somme all'uopo votate sono assolutamente insufficienti.

Le legge 30 giugno 1904 autorizzò la spesa di 34 milioni pel tronco Amaseno-Formia della direttissima Roma-Napoli. Bisogna ormai, e con ciò rispondo alle interrogazioni dell'onorevole Cantarano e dell'onorevole Arlotta, provvedere alla spesa occorrente per i due tronchi estremi, e decidere che la linea sia tutta costruita ed armata a doppio binario, senza di che essa verrebbe meno alla sua finalità di assicurare una rapida e regolare comunicazione fra Roma e Napoli, proporzionata al continuo aumento del movimento dei passeggeri. (*Approvazioni*). Occorrono pertanto 86 milioni in aggiunta ai 34 già autorizzati.

Sono pur necessari sette milioni in più per le linee calabresi della legge del 1905, che formano oggetto dell'interpellanza dell'onorevole Fera; trenta milioni in più per le Sicule; ventinove milioni in più per la Sant'Arcangelo-Urbino, per la quale fu stanziato un solo milione.

Inoltre, e con tal dichiarazione rispondo all'onorevole Pascale, lo Stato deve adempiere gli indeclinabili impegni assunti colla legge del 31 marzo 1904 per le ferrovie della Basilicata, la cui spesa era nel pro-

getto di massima 1° marzo 1904 prevista in lire 50,200,000, ma che i nuovi studi fanno ascendere a ben 90 milioni. Aumento di spesa così notevole, che preclude l'adito all'accoglimento di qualsiasi domanda di varianti di tracciato più costoso; tanto più che la natura franosa dei terreni potrà far sorpassare quella somma all'atto della costruzione.

Non propongo invece con l'odierno disegno di legge alcuno stanziamento per la linea a sezione ridotta Cosenza-Cotrone, poichè per questa linea, che effettivamente potrebbe essere in modo più utile assunta dall'industria privata, non è affatto opportuno precludere l'esame di nuove offerte pervenuteci, e conviene riservarsi di proporre i necessari provvedimenti per la costruzione diretta, nel caso che tali offerte non potessero essere accettate. Ed è questa la sola risposta che posso fare all'interpellanza dell'onorevole Alfonso Lucifero.

LUCIFERO ALFONSO. Contraria alla legge, però.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Quanto alle linee a sezione ridotta Santa Venere-Monte Leone-Serra Mongiana, prolungamento della Rogliano all'incontro della ferrovia Santa Eufemia-Catanzaro, Gioiosa-Piana di Palmi a Gioja Tauro, e Saline di Lungro alla ferrovia Jonica, è tanto meno opportuno il provvedere oggi, poichè esse dovrebbero essere costruite dallo Stato soltanto quando il 31 dicembre 1910 non fossero state concesse all'industria privata e perchè già fu autorizzata una spesa di dodici milioni, sufficiente a permettere l'inizio dei lavori.

In aggiunta invece alle autorizzazioni di spesa di cui ho tenuto parola, propongo coll'articolo 1° anche quella di lire 500,000 per lo studio di linee alla cui costruzione possa prevedersi prossima l'opportunità di provvedere.

Anche ridotto per ora nei limiti dell'assoluta necessità il programma delle costruzioni dirette, esso comprende oltre 1,600 chilometri di linee in corso di costruzione o da costruire per parte dell'amministrazione delle ferrovie di Stato, e pertanto esso non può nè materialmente, nè finanziariamente essere compiuto entro breve termine. Di conseguenza il Governo propone che vi si assegni uno svolgimento di sedici anni, e, seguendo la pratica adottata, esso si limita a chiedere al Parlamento di autoriz-

zare gli stanziamenti per i soli esercizi fino al 1911-912.

Non deve però restar deciso col mandato dato all'amministrazione delle ferrovie di Stato di procedere alla costruzione delle linee di cui ho tenuto parola, che tutte dovranno di pien diritto esser esercitate dallo Stato. Su questo punto è bene ch'io dichiaro nettamente il pensiero del Governo. L'amministrazione delle ferrovie di Stato già oggi esercita circa 13,300 chilometri e ben si può far conto che molte altre centinaia di chilometri essa dovrà fra breve esercitare, fra linee di cui s'impone la convenienza del riscatto dall'industria privata e linee da costruirsi, il cui esercizio da parte dello Stato è reclamato da ragioni di evidente suo interesse.

Ora, di fronte a siffatto indeclinabile aumento, bisogna pur preoccuparsi che quell'amministrazione non abbia da assumere proporzioni colossali, tali cioè da far sicuramente temere per più riguardi che essa possa materialmente svolgersi in condizioni soddisfacenti.

Di qui naturalmente il proposito, sia di togliere all'esercizio di Stato linee secondarie che sia possibile affidare senza danno all'industria privata, sia di non affidare allo esercizio di Stato nuove linee, quando tale esercizio non sia necessario, e possa altrimenti essere adempiuto.

In questo intendimento io sono confortato anche da altre ragioni, e fra queste permetta la Camera che accenni come molte fra le linee secondarie esigano, nell'interesse stesso delle località a cui principalmente servono, tipi speciali di esercizio, anzi addirittura specialissimi, quando esse siano costruite a scartamento ridotto. Ora lo impone all'amministrazione di Stato svariati tipi di esercizio è minare la sua efficienza e la sua economia, come per altra parte è metterla in condizione di non bene soddisfare alle peculiari esigenze del servizio locale. In armonia con questo intendimento voi troverete opportune disposizioni nel disegno di legge che sto per presentare.

E con questo intendimento collima anche lo scopo che lo stesso disegno di legge si propone, di agevolare cioè all'industria privata sia la costruzione sia l'esercizio di altre linee, oltre quelle di cui lo Stato ha intrapresa o sta per intraprendere la costruzione. Esponendo rapidamente i concetti, cui si informa per questa parte il disegno di legge, risponderò, sebbene indiret-

tamente, a parecchi dei problemi messi innanzi dagli onorevoli interpellanti.

In complesso la nostra politica delle costruzioni ferroviarie si è finora fondata sulla cooperazione dello Stato e dell'industria privata. Ed in questa politica il Ministero intende perseverare.

Se esso intendesse restringere la costruzione di nuove ferrovie alle costruzioni di Stato, imporrebbe all'amministrazione delle ferrovie di Stato ed al tesoro un compito così gigantesco, che essi non potrebbero adempierlo e, pur commettendo tanto errore, lascerebbe insoddisfatti parecchi bisogni di quelle economie locali il cui sviluppo è sostrato del rigoglio dell'economia nazionale.

Certamente non bisogna nelle concessioni all'industria privata eccedere alcuni ragionevoli limiti. E tra questi, poichè aspirazioni eccessive furono ripetutamente manifestate, dirò ben chiaro che lo Stato non può nè deve far concessioni, le quali si traducano puramente e semplicemente in uno spostamento di traffico dalle proprie linee a quelle di cui si vagheggia la costruzione.

La nostra rete ferroviaria risente i vizi dell'origine che ebbe nei singoli Stati in cui era diviso il nostro paese; risente le conseguenze della necessità manifestatasi, dopo costituito il Regno, di collegare linee frazionate e sparse per stabilire comunicazioni fra le varie regioni; risente insomma il danno gravissimo dell'assoluto difetto di un piano organico nella sua graduale costruzione. Di qui tortuosità di percorsi e locali insufficienze di linee, che danno incitamento a progetti e richieste di direttissime e di trasversali in concorrenza con le linee attuali. Ma quando queste siano in condizioni di bastare al traffico, i sacrifici finanziari che costarono e le spese di esercizio passerebbero in pura perdita per causa della sottrazione di traffico che verrebbe fatta da tali direttissime e trasversali. In allora ognuno comprende come il Governo non faccia se non una elementare tutela del patrimonio nazionale e della pubblica finanza, negando le autorizzazioni di costruzione anche gratuita, e tanto più negando quelle, per le quali l'erario stesso dovrebbe contribuire al proprio ingiustificato depauperamento.

Ma entro ragionevoli limiti conviene non soltanto permettere, bensì agevolare l'iniziativa privata e fare assegnamento sul suo concorso.

Su questo concorso bisogna contare anche per talune linee aventi caratteri tali da

consigliare che ove, adempiendo i voti delle popolazioni interessate, e contribuendovi gli enti locali, sieno costrutte, abbiano da essere esercitate dallo Stato.

A salvaguardare questo interesse, la legge del 1902 provvide in un periodo di transizione con la clausola del riscatto entro il biennio. Ma questa clausola ha tutti gli inconvenienti di un espediente temporaneo. Da una parte essa scoraggia l'iniziativa privata, mentre il concessionario teme di aver da sostenere tutto il rischio dell'avviamento di un'impresa, quasi sempre passiva nell'inizio, per vedersi poi riscattata la linea senza adeguato compenso delle spese all'uopo sostenute. D'altro lato quella clausola converte la concessione in un vero appalto di sola costruzione, fatto a trattativa privata senza il controllo di alcuna concorrenza.

Pertanto mi è sembrato conveniente ritornare a quella forma di concessione della costruzione che era già in uso in Piemonte e che, circondata di opportune cautele, come il sistema delle aste e licitazioni private fra imprese idonee, garantirà lo Stato dal sottostare ad ingiustificati oneri, come può ora verificarsi, ed in pari tempo promuoverà, con l'offerta di oneste condizioni, la iniziativa privata.

Il disegno di legge, nel disciplinare siffatte concessioni di sola costruzione, in più modi assicura che non ne sia abusato e fra altre cautele ne rimette la decisione di volta in volta al Parlamento, provvedendo a che esso abbia diinnanzi a sè elementi di matura decisione, grazie alla comunicazione di una regolare istruttoria.

Come prima applicazione del nuovo istituto, il disegno di legge autorizza la concessione di sola costruzione per le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, su cui rispettivamente mi hanno rivolto interrogazione gli onorevoli Borsarelli, Loero, Torrigiani, Serristori, Rota Francesco, Moschini e Luzzatti Luigi.

Rispetto a queste linee è notoria l'urgenza dei bisogni del traffico locale, dimostrata anche da contributi votati dagli enti interessati, ma d'altra parte imprescindibili interessi dell'amministrazione delle ferrovie di Stato ed anche della difesa nazionale impongono sia una costruzione come linee di grande traffico che gli enti locali non avrebbero interesse a fare, sia l'esercizio da parte dello Stato. (*Commenti*).

Uguale necessità di esercizio di Stato si manifesterà anche per talune linee principali e secondarie in origine, ma divenute di fatto principali, che sono oggi affidate all'industria privata. E mirando sin da ora ad assicurare che lo Stato possa rispetto a tali linee far valere i suoi interessi preponderanti e garantirsi contro il rinnovarsi di ingiusti danni non mai abbastanza deplorati, vi propongo (e con ciò do concreta risposta all'interrogazione dell'onorevole Borsarelli) di disciplinare *ex novo* tutta la materia dei riscatti, pur avendo di vista la conciliazione delle esigenze del pubblico interesse con quell'equo riguardo degli interessi privati che non solo rappresenta un atto di onestà, ma assicura allo Stato il vantaggio della preziosa, anzi necessaria cooperazione della libera intrapresa.

Le nuove disposizioni intorno ai riscatti, se garantiranno in miglior modo l'interesse dello Stato, manterranno però in tutta la sua interezza la disposizione della legge del luglio 1907, che niuna diffida di riscatto sia efficace, se non abbia sanzione legislativa.

L'essere ormai vigente questa norma e l'aver la Commissione, istituita con decreto ministeriale del 1900 e presieduta dall'onorevole Saporito, ormai condotto a termine gli studi relativi al riscatto di quasi tutte le ferrovie concesse, salvo quelle di recente concessione e per le quali è ancora lontana la scadenza del termine utile per la diffida, rende opportuno che essa sia sciolta. (*Commenti*). Ed invero, essendo ora regolarmente costituita l'amministrazione delle ferrovie di Stato ed esistendo un apposito ufficio presso il Ministero dei lavori pubblici per il sindacato sulle ferrovie concesse all'industria privata, è contraria al buon ordine amministrativo la sussistenza di una Commissione che procede nei suoi lavori con proprio personale, all'infuori di ogni vera responsabilità funzionale e politica, assorbendo attribuzioni naturalmente spettanti agli uffici organici e con ciò rendendo possibile diffidenze ed attriti che in definitiva noccono all'interesse dello Stato. Pertanto in relazione alle dichiarazioni da me fatte di recente davanti al Senato, annuncio alla Camera che con recente decreto reale quella Commissione fu sciolta e che le venne sostituita una Commissione avente carattere strettamente consultivo, della quale il Governo ha offerto la presidenza all'onorevole Saporito, così benemerito per lo zelo spiegato nella presidenza dell'altra. (*Commenti*).

E poichè sono in tema di Commissioni, informo la Camera che in omaggio ai principi suesposti è stato pur decretato lo scioglimento sia della Commissione per l'ordinamento delle strade ferrate, la quale da tempo ha perduto la sua ragion d'essere, sia della Commissione per l'accertamento dei disavanzi degli istituti di previdenza ferroviari.

Questo compito fu infatti adempiuto, mentre pel mandato successivamente affidato alla stessa Commissione di studiare l'unificazione di quegli istituti, la parte principale di tale studio dovrebbe pur sempre essere compiuta dall'amministrazione delle ferrovie di Stato, che possiede gli elementi relativi, ed è opportuno evitare una duplicazione di lavoro che mal si concilierebbe con l'urgenza di condurre a termine lo studio stesso.

Per finire colla materia dei riscatti, mi permetta la Camera un breve cenno di una disposizione contenuta nel disegno di legge in ordine al personale delle linee riscattate.

In questi giorni, grazie alla collaborazione degna di ogni elogio prestata dalla Commissione presieduta dal collega Tedesco e grazie alla valida ed intelligente opera datavi dal capo dell'Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata, fu pressochè compiuta la impresa, laboriosa quanto ardua, che al ministro dei lavori pubblici era stata demandata dalla legge 30 giugno 1906, relativamente all'equo trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata.

Lo Stato nell'esercizio del suo sovrano potere ha in via arbitrale decise le controversie fra le Società ed i ferrovieri da esse dipendenti e determinato quali norme abbiano per un decennio da disciplinare i loro rapporti. Del successo dell'opera compiuta, della traduzione cioè in atto di un diritto nuovo, io credo che Parlamento e Paese abbiano grandemente da compiacersi.

Ma ogni ingiustificato incentivo di agitazione conviene togliere al personale delle Società private; togliere, cioè, qualsiasi motivo di premere pel riscatto delle loro linee nella fiducia che, questo avvenendo, esso andrebbe a fruire del più favorevole trattamento di cui godono i ferrovieri di Stato. A questo fine il disegno di legge determina che al personale delle linee riscattate debba essere conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti; e ciò fino a quando

non siasi provveduto a quella classificazione delle ferrovie in principali e secondarie, che è ordinata dalla legge del 30 giugno 1906, e di cui è logica conseguenza la determinazione da farsi del trattamento del personale delle ferrovie secondarie che siano esercitate dallo Stato.

Non credo però conveniente aver toccato il delicato argomento, senza accennare i criteri a cui in proposito il Governo, in pieno accordo coll'Amministrazione delle ferrovie di Stato, crede che le future disposizioni dovranno essere informate.

Come è noto, circa un terzo della retribuzione complessiva dei ferrovieri di Stato è costituito dalle così dette competenze accessorie. Ora, poichè tali competenze sono commisurate a speciali qualifiche e condizioni di lavoro, e date in riconoscimento di maggiori prestazioni od a titolo di incoraggiamento a miglior servizio e via dicendo, noi crediamo che il personale delle linee principali, dove l'intensità, i disagi, i rischi, le responsabilità del lavoro sono maggiori, debba godere in più elevata misura che quello addetto a linee secondarie, di quelle competenze accessorie che sono per l'appunto destinate a proporzionalmente compensare speciali condizioni di servizio.

Ciò non soltanto soddisferà a principi di giustizia, ma gioverà grandemente al servizio.

Invero oggi, all'infuori degli avanzamenti di stipendio e delle promozioni di grado che si fanno a scelta in assai limitata misura, l'Amministrazione non ha modo di allettare seriamente gli agenti più capaci e volenterosi a prestare ed a continuare a prestare servizio su quelle linee dove esso è più gravoso o difficile.

Naturalmente si tratta di un obiettivo di riforma non prossima, poichè non è assolutamente consentito di avvisarvi finchè le spese di personale si mantengano nella percentuale del 46.10 per cento del prodotto dell'esercizio, ma vi si dovrà por mano quando tra non molto, grazie specialmente all'educazione della gran quantità di nuovo personale inesperto, sarà maggiore il rendimento dell'opera degli agenti delle ferrovie di Stato e quindi il loro numero sarà meglio proporzionato alle unità di lavoro.

Ma mi perdoni la Camera se, essendo le materie commesse all'ufficio mio così gravi, e fra loro connesse, io debba ancora per un istante esorbitare dal tema.

Infatti, poichè ho parlato del tratta-

mento del personale delle ferrovie di Stato, sento il dovere di accennare, come, in adempimento della linea di condotta tracciata nel mio discorso sugli scioperi, seguendo, cioè, con vigile occhio lo svolgimento del contratto di lavoro dei ferrovieri e, conosci del dovere di eliminare spontaneamente ogni motivo di giustificata doglianza, Governo ed Amministrazione abbiano disegnato di provvedere ad alcune modificazioni delle disposizioni vigenti.

Queste modificazioni riguardano anzitutto l'aumento degli stipendi iniziali di lire 730 delle scrivane, di lire 1,080 degli aiuti applicati, di lire 1,200 degli applicati, di lire 1,800 degli allievi ispettori, da portarsi, a partire dal gennaio venturo, rispettivamente a lire 900, 1,200, 1,500, 2,400, poichè quelle odierne iniziali retribuzioni non solo sono divenute insufficienti e non trovano riscontro nel trattamento di corrispondenti categorie del personale di altre amministrazioni dello Stato, ma precludono l'adito ad un buon reclutamento.

Bisogna inoltre rimediare alle stridenti diversità del trattamento di riposo fra personale a stipendio e personale a paga, nonchè fra il personale assunto prima del 31 dicembre 1896 e quello assunto dopo, e bisogna pur togliere di mezzo le preoccupazioni dei ferrovieri dovute al sistema dei conti individuali, il quale (cessati gli esercizi sociali) non ha più ragione d'essere, costringe a tenere complicate, costosissime contabilità, e determina un trattamento meno favorevole di quello fatto agli ascritti alle antiche Casse pensioni.

Questi vari provvedimenti, che recano beneficio ad 85.000 agenti e porteranno in tre anni a regime un onere di circa due milioni, saranno fra breve sottoposti all'approvazione del Parlamento.

Da questa non inutile digressione tornando al tema proprio delle interpellanze ed interrogazioni, posso rispondere in modo esauriente a taluni quesiti che furono posti, accennando a qualche altra disposizione del disegno di legge.

Sempre nell'intendimento di far cooperare l'industria privata alla progressiva soluzione del problema ferroviario, ho creduto opportuno ristudiare le modalità oggi vigenti per le concessioni di costruzione e di esercizio, e lo studio fatto mi ha persuaso della convenienza di proporre al Parlamento, in aggiunta alle più razionali ed

equie discipline sui riscatti, talune modificazioni le quali valgano ad agevolarle.

A questo fine mirano nuove norme più liberali circa le offerte legali degli enti interessati; circa il vincolo, sia in Italia sia all'estero, della sovvenzione governativa per garanzia di obbligazioni o di operazioni finanziarie con banche od istituti di credito; circa la limitazione dell'ammortamento ad un periodo massimo di cinquant'anni, e la corrispondente elevazione dei massimi delle sovvenzioni chilometriche; circa una attenuazione degli obblighi degli allacciamenti e dell'uso in comune delle stazioni nonchè delle disposizioni relative all'esercizio economico, finora pressochè inattuato per le condizioni troppo restrittive che gli sono imposte; circa infine la coincidenza della durata della concessione di ferrovie a trazione elettrica e di quella delle derivazioni di acqua per la produzione della energia necessaria.

Ma, mentre in più modi mi sono studiato di agevolare la concessione di ferrovie alla industria privata, ho creduto di dovere, in pari tempo, provvedere ad una più severa tutela dell'interesse pubblico. Da un lato, mentre in tutti gli altri casi in cui la decisione è rimessa al Parlamento, propongo che per suo lume gli siano comunicati i pareri dei corpi tecnici, in questo campo della concessione della costruzione e dell'esercizio di ferrovie all'industria privata, che è di competenza del Governo, propongo che esso non possa procedervi se non in base al conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

D'altra parte l'esperienza, sia pur breve, ha dimostrato che si è ecceduto sopprimendo del tutto con la legge del 30 giugno 1906 quel criterio precipuo di distinzione tra ferrovie e tramvie, che le leggi precedenti avevano stabilito, nella separazione della sede del carreggio dalle strade ordinarie. Sia pur con opportuni temperamenti, sia pur non richiedendola per più di due terzi del percorso, quella separazione è necessario richiedere per le future concessioni, allo scopo di evitare artificiose dissimulazioni ed incresciose controversie.

Conviene piuttosto sussidiare con ragionevole larghezza l'istituzione di altre vie e mezzi di comunicazione più economici. Infatti, io sono profondamente convinto che i sussidi alle linee tramviarie ed ai servizi d'automobili debbano essere così determinati, che, dove basti al traffico locale un ser-

vizio d'automobili, questo s'abbia da istituire, e che per la insufficienza del sussidio non si dispnda inutilmente ricchezza locale e danaro dello Stato, costruendo una tramvia, o peggio una ferrovia (*Approvazioni*); che dove basti al traffico locale una tramvia, questa s'abbia da costruire, e non si pensi, per ovviare alla mancanza od insufficienza del sussidio, a costruire una ferrovia (*Vive approvazioni*).

Guidato da questo concetto, oltre a modalità che potranno agevolare i servizi automobilistici, propongo (come è nel desiderio dell'onorevole Gallini) di elevare i sussidi fino a lire 600, ed in casi straordinari a lire 800 per chilometro, e di sussidiare anche servizi temporanei od attuati in via di esperimento. Propongo inoltre che in tutta Italia le tramvie extra-urbane possano ottenere un sussidio chilometrico sino a lire 1,500 e per un termine non maggiore di cinquanta anni, come è oggi ammesso per le provincie meridionali, e che meno rigorose condizioni siano richieste perchè le tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario o di distretto con le stazioni ferroviarie prossime possano ottenere il sussidio massimo pur oggi ammesso lire 2,000.

Quando infine io abbia annunciato che propongo liberali riforme circa la costituzione dei consorzi tramviari e la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi, credo di aver soddisfatto ogni ragionevole desiderio degli onorevoli Bizzozero e Sichel, che mi hanno interpellato in argomento.

E qui avrei finito, se la Camera non mi avesse concesso di rispondere in questa sede alla interrogazione dell'onorevole Bergamasco in ordine ai compartimenti dell'esercizio delle ferrovie di Stato.

L'articolo undici della legge 7 luglio 1907 ha infatti stabilito che con decreto reale, da essere convertito in legge, vengano determinati il numero, le sedi, le circoscrizioni e l'ordinamento interno delle Direzioni compartimentali. Questo decreto reale oggi fu sottoposto alla firma di Sua Maestà. Anzitutto esso trasforma in direzione compartimentale gli uffici attualmente esistenti in Ancona; in aggiunta agli otto compartimenti stabiliti nella prima rete esercitata dallo Stato, ne istituisce uno a Reggio, che è necessario per provvedere più da vicino ai bisogni d'esercizio della regione calabrese, mentre invece le linee al sud di Foggia possono utilmente essere aggregate al compartimento di Napoli.

Quanto all'ordinamento interno, l'innovazione consiste nel carattere prevalentemente collegiale che viene dato alle Direzioni compartimentali.

Com'è noto, a tre rami di servizio: movimento, trazione, manutenzione, è affidato l'esercizio della rete.

Ora da una parte l'esperienza ha dimostrato necessario che questi rami di servizio abbiano in tutti i compartimenti indirizzo uniforme; per modo che sia mantenuta la unità tecnica di ogni servizio, non si producano disparità nel trattamento del personale e si ottenga la massima economia di spesa e di mezzi, rendendo agevole lo spostamento di materiali e di agenti da un compartimento all'altro, secondo che lo richieda il bisogno del maggior lavoro. Ad ottenere questi risultati è mestieri che i capi divisione preposti ai vari rami di servizio in ciascun dipartimento dipendano direttamente dai capi dei corrispondenti uffici centrali.

D'altra parte, se conviene assegnare a quei capi divisione le più ampie facoltà per tutto ciò che ha carattere compartimentale, occorre anche assicurare la intima loro cooperazione, la pronta concordia della loro azione. E ciò si può ottenere, costituendo in ogni compartimento coi capi divisione preposti ai tre rami di servizio, sotto la presidenza del capo del compartimento, un Comitato di esercizio, che, avendo competenza in tutti gli affari concernenti più servizi, assicuri il loro coordinamento.

Certamente il nuovo ordinamento rafforza, sotto un certo riguardo, la autorità dei servizi centrali, ma io, non sospetto fautore di decentramento, mi son sentito ancora più tranquillo dopo averlo maturamente discusso ed approvato, quando pochi giorni fa, per le dichiarazioni fatte dal ministro prussiano dei lavori pubblici, appresi come l'amministrazione ferroviaria di quel paese, da cui avevamo timidamente imitato l'ordinamento delle Direzioni compartimentali, abbia ora deciso di istituire nuovi servizi centrali e di intensificare quelli esistenti, per conseguire unità nei provvedimenti di carattere generale che hanno interesse per tutta la rete.

Le nuove disposizioni relative alle Direzioni compartimentali avranno fra breve razionale complemento nel decreto, che in esecuzione della succitata legge del 1907 dovrà disciplinare la ripartizione ed il raggruppamento dei servizi centrali. Infatti si

provvederà in modo stabile ed organico ad assicurare unità d'indirizzo ed economie di mezzi, sottoponendo i singoli gruppi dei servizi centrali affini ai direttori aggiunti con poteri delegati dal direttore generale.

Onorevoli colleghi! Ad insieme comporre il piano di pubblici lavori ed ordinamenti, d'incitamenti e di freni alla privata iniziativa, di impulsi e di sacrifici per l'economia nazionale che vi ho tracciato, ho dato il meglio di me stesso; ma dovetti anche richiedere la più intensa cooperazione dai capi delle amministrazioni competenti, e di avermela prestata nel modo più efficace io qui rendo loro riconoscente testimonianza. Il cammino sull'ardua via mi fu agevolato dall'avermi il presidente del Consiglio fin dall'inizio dichiarato, con alto senso di onestà politica, che io non avessi da preoccuparmi se non delle esigenze del pubblico interesse.

Le aspirazioni locali, che nelle proposte del Governo non trovano l'ambita soddisfazione, abbiano la virtù di attendere che un ulteriore svolgimento dell'economia nazionale la giustifichi e la renda finanziariamente possibile. È già assai considerevole lo sforzo che noi proponiamo di imporle, anzi esso è tale che non pochi ne condanneranno l'ardimento, ma non potevamo negare soddisfazione a bisogni del traffico manifesti, impellenti, che tutto giorno crescono, senza far mancare tra breve alla vita economica del paese essenziali condizioni del suo svolgimento; non potevamo non provvedere a mantenere gli impegni assunti dal legislatore verso talune regioni, senza privarle di uno fra i più efficaci fattori di quel loro rinascimento, che non è soltanto un dovere di solidarietà nazionale, ma condizione indefettibile del progresso delle stesse regioni più prospere.

Abbiamo maturamente vagliato, alla stregua della necessità, — ed il mio collega pel tesoro questo vaglio adopra col più coscienzioso rigore —, il programma che sottoponiamo al vostro esame; ma, da altro lato, abbiamo avuto fede nell'avvenire del nostro paese, nello svolgimento della sua civiltà e della sua ricchezza, nei maggiori destini di un popolo che da meno di mezzo secolo è redento a vita nazionale, e che in questa redenzione trova e deve trovare la crescita di una fiorente giovinezza. (*Vive approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si recano a congratularsi coll'onorevole ministro*).

PRESIDENTE. Crederei opportuno di dar facoltà di parlare al ministro della guerra affinché possa rispondere agli onorevoli Dal Verme e Cavagnari, che da lui aspettano alcune dichiarazioni.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Intanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per presentare dei disegni di legge.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro di presentare alla Camera, di concerto con i ministri del tesoro, delle finanze, e dell'agricoltura, industria e commercio, un disegno di legge per concessione e costruzione di nuove ferrovie. (*Bene!*)

Mi onoro di presentare alla Camera, di concerto col ministro del tesoro, un altro disegno di legge per maggiori assegnazioni di fondi per spese di commissioni.

Chiedo che siano inviati: il primo agli Uffici ed il secondo alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di due disegni di legge; il primo per concessione e costruzione di nuove ferrovie, e l'altro per maggiori assegnazioni di fondi per spese di commissioni.

L'onorevole ministro chiede che il primo di questi disegni di legge sia inviato agli Uffici ed il secondo alla Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni relative alle nuove costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di rispondere alle interpellanze a lui dirette.

CASANA, *ministro della guerra*. Accolgo l'invito dell'onorevole Presidente della Camera, e, dopo l'ampio ed elegante discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che avrà soddisfatto molti degli onorevoli interpellanti, il mio compito resta molto abbreviato.

Io non ho quasi più a rispondere all'onorevole Angiolini, perchè suppongo che

egli, il quale, seguendo la strategia dell'onorevole Cavagnari, si era rivolto pure al ministro della guerra per ottenerne risposta favorevole riguardo ad una linea che gli sta molto a cuore, sarà così soddisfatto, che la parola del ministro della guerra diventa perfettamente inutile.

Altrettanto, in altro senso, dovrei dire agli onorevoli Cavagnari e Fiamberti. Perché, in verità, se essi diedero esempio di strategia nel rivolgersi a me, in modo speciale l'uno, insieme al ministro dei lavori pubblici l'altro, per avere risposta riguardo alle loro interpellanze, io, con un movimento tattico, coprendomi dietro il ministro dei lavori pubblici, forse non avrei più altro a dire.

Il ministro dei lavori pubblici ha loro espresso non essere escluso che la linea interna Genova-Spezia, la quale poi è l'obiettivo vero delle loro interpellanze, quantunque espresso in maniera vaga, possa un giorno essere realizzata in una forma più modesta, ma, senza dubbio, altrettanto efficace per quelle regioni.

Come ministro della guerra non posso a meno di riconoscere che essa sarebbe di grande utilità pel servizio militare, ma, evidentemente, sono talie tanti i bisogni, che anche sotto l'aspetto militare si impongono oggidì, che, se una remora per quella linea è richiesta dalle condizioni generali finanziarie, non vi è che a rassegnarvisi, attendendo giorni migliori che ne possano permettere l'attuazione.

All'onorevole Dal Verme, il quale più specialmente sotto l'aspetto militare ha rivolto la sua interpellanza, io dirò che, poichè egli nella seduta del 24 giugno 1907, quando svolse la sua interpellanza, si limitò sopra tutto ad invocare che si provvedesse a studiare il progetto ferroviario Genova-Piacenza, dal momento che questa promessa è inclusa nelle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, dovrebbe essere soddisfatto, nè io potrei dire altro.

Aggiungo tuttavia che indiscutibilmente essa è una linea di grande importanza militare e mi auguro che un giorno possa essere realizzata. Forse le mie parole non saranno di completa soddisfazione per l'onorevole Dal Verme, ma in fondo esse corrispondono al suo pensiero, e corrispondono a quello che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità di fare degli studi.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TORRIGIANI.

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

CARDANI. Onorevoli colleghi, io non chiedo alla vostra benevolenza che pochi momenti, perchè nel discorso dell'onorevole ministro sono rimasto tra coloro che sono sospesi.

Non posso, cioè, essere nè tra quelli contenti, nè tra quelli scontenti, perchè egli non ha toccato la questione alla quale si riferiva la mia interpellanza.

Innanzitutto intendo di fare una dichiarazione: non posso che rallegrarmi e rallegrarmi vivamente con l'onorevole ministro e col Governo di avere concesso la direttissima Bologna-Firenze; rappresentante di un collegio dell'Emilia, crederei di venir meno ad un mio preciso dovere se non esprimessi anzitutto la mia piena soddisfazione per la decisione del Governo.

Anzi non posso che esprimere qui un augurio, che cioè la direttissima Bologna-Firenze si compia nel più breve tempo possibile, sia perchè servirà ad impedire tra pochi anni una nuova crisi ferroviaria, forse più grave di quella che noi non abbiamo ancora superato, sia perchè sono convinto che, soltanto dopo fatta la direttissima Bologna-Firenze, si potrà entrare nell'ordine di idee che io aveva precisamente accennato nella mia interpellanza.

Fatta questa dichiarazione e questo augurio per la direttissima Bologna-Firenze, devo con eguale franchezza dichiarare come io non ritenga che con la costruzione della direttissima Bologna-Firenze il problema ferroviario delle comunicazioni tra l'Italia centrale e la valle padana possa ritenersi definitivamente risolto; basta infatti guardare una carta della nostra rete ferroviaria per vedere come nel cuore del nostro paese resti sempre una vasta regione priva affatto di comunicazioni ferroviarie, e precisamente quella compresa tra Parma, Modena, Bologna, Firenze, Pisa, Sarzana e Parma.

Ora la mia interpellanza, (e del resto comprendo anche quale sarebbe stata la risposta del Governo se l'onorevole ministro alla mia interpellanza avesse risposto), la mia interpellanza, ripeto, mirava soltanto a questo scopo: di richiamare l'attenzione del Governo e del paese sopra uno studio veramente interessante fatto per risolvere

questo vitale problema, di costruire cioè una linea diagonale che potesse mettere in comunicazione diretta la regione toscana con la media valle del Po.

Questo studio fu fatto da un ingegnere competentissimo in lavori ferroviari, l'ingegnere Tosatti, insieme con un altro ingegnere, profondo conoscitore dell'alto Appennino modenese, l'ingegner Coppi, e dall'egregio cavaliere Bonacini di Modena.

La linea, che hanno studiato, è una linea che presenta grandissimi vantaggi; pochissime cifre, onorevoli colleghi, meglio di qualunque altra considerazione, basteranno per dimostrarlo.

La distanza fra Parma e Firenze, nel nuovo progetto, sarebbe ridotta a soli 164 chilometri, con un accorciamento di 59 chilometri, dico 59 chilometri, sopra la linea Porrettana; non solo, ma il tracciato proposto sarebbe anche più breve di 25 chilometri sopra la costruenda direttissima Bologna-Firenze.

E mentre le pendenze delle linee attuali, sia di quella della Porretta, sia di quella del Borgallo, superano perfino il 26 per mille, nella nuova linea le pendenze sarebbero ridotte quasi tutte inferiori al 10 per mille; e soltanto per un brevissimo tratto di circa 15 chilometri arriverebbero al 16 per mille. Le curve sarebbero tutte con raggi superiori ai 500 metri. La linea proposta possiede dunque tutti i requisiti di una linea a grande traffico, tale cioè da soddisfare non solo a tutte le esigenze attuali del traffico, ma anche a quelle che potrebbero verificarsi in un prossimo avvenire.

Se poi vogliamo osservare i risultati finali che si raggiungerebbero con la nuova linea nella distanza tra Milano e Roma, dirò che, mentre tale distanza sarebbe per la via attuale di Bologna e Firenze di 665 chilometri, per la via di Parma-Sarzana 635 chilometri, per la linea Bologna-Firenze, con la nuova direttissima che si dovrebbe costruire, di 631 chilometri e per quella Sarzana, con la nuova accorciatoia Borgo San Donnino-Fornovo di 613 chilometri, con la nuova linea la distanza tra Milano e Roma si ridurrebbe a circa 600 chilometri.

Dunque la nuova linea farebbe fare un gran passo verso la realizzazione del voto tante volte espresso alla Camera e al Senato, che cioè il percorso fra Milano e Roma debba farsi in un tempo non superiore ad otto ore, essa infatti consentirebbe un vantaggio di due ore sopra le linee attuali, ap-

punto perchè, oltre alla minore distanza, permetterebbe, con le sue lievi pendenze, una grande velocità.

Di più con un tratto di pochissimi chilometri tra Piteglio e Bagni di Lucca si aprirebbe una nuova via al traffico internazionale, quella di Livorno-Lucca-Modena-Verona-Ala, per la quale si sono fatte e da molto tempo così vive e insistenti premure al Governo da parte delle provincie interessate.

Onorevoli colleghi, dopo il discorso dell'onorevole ministro, naturalmente non intendo svolgere con maggiori dettagli la mia interpellanza.

Consentitemi però un'ultima considerazione. Non vi è discussione di politica estera o di politica militare, in cui non si reclamino nuove fortificazioni ai confini per la difesa del nostro paese: ma non ho mai sentito una sola parola relativamente ad un altro fattore essenziale per la difesa nazionale, cioè alla rapidità della mobilitazione. Eppure anche questo problema meriterebbe la più seria considerazione, quando si pensasse che nelle condizioni attuali tutta la mobilitazione del nostro esercito in caso di guerra deve farsi per la via di Bologna, perchè le altre linee litoranee purtroppo non possono presentare quella sicurezza matematica che deve assolutamente aversi in siffatte contingenze.

Ora io pensavo di dimostrare che questa nuova linea, che passa attraverso la spina dorsale del nostro paese, avrebbe dovuto essere nel pensiero e nel cuore di tutti, perchè essa, oltre di rendere il paese commercialmente più forte, avrebbe avuto il grandissimo pregio di renderlo politicamente più sicuro.

L'onorevole ministro, terminando il suo splendido discorso, ha fatto un appello al patriottismo di tutti gli interpellanti, esortandoli ad esser fidenti nello sviluppo crescente del traffico del paese, così che le linee desiderate possano presto diventare necessarie e passare dal dominio dei desideri a quello della realtà. Ed io accolgo volentieri l'appello: credo fermamente di avere difeso una idea buona che saprà da se stessa guadagnarsi il favore della pubblica opinione, così che mi auguro che in un avvenire non lontano la nuova linea appenninica possa diventare un fatto compiuto, anche se ora non entra nel piano ferroviario esposto dal Governo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza.

dell'onorevole Sacchi; ma essendo questi occupato in una Commissione, la sua interpellanza rimane nell'ordine del giorno.

Ha ora facoltà di parlare l'onorevole Pescetti per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se l'impianto della trazione elettrica sulla linea Bologna-Firenze e la costruzione del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve saranno ragione di ritardo nella costruzione della direttissima Bologna-Firenze, che supremi interessi richiedono venga attuata con tutta sollecitudine ».

PESCETTI. La mia interpellanza rimase il 1° luglio sull'orlo della discussione, che si chiuse al finire dei lavori della Camera, così che oggi mi trovo a rispondere a quanto ha detto l'onorevole ministro e non a svolgere la mia interpellanza.

E, rispondendo al ministro, debbo da questi banchi manifestare il mio compiacimento civile, perchè ho ascoltato un discorso in cui si è affermato che bisogna guardare in alto, al di sopra di quei minuscoli interessi locali, che sono stati tanta ragione di deformazione nell'impianto delle ferrovie italiane.

Io, per rispondere a questo alto senso di compiacimento, avrei quasi il dovere di tacere vedendo anche che quella direttissima Bologna-Roma che ha tutta una fioritura di studi, di progetti studiatiissimi si avvia finalmente ad una soluzione di massima, ma sempre ad una soluzione concreta quando il Parlamento sta per stanziare i fondi necessari alla sua costruzione,

Nè io oggi da questi banchi rimpiccolirò questa grande questione, che bene il Governo ha fatto a presentare non in seduta ordinaria d'interpellanza, ma in seduta straordinaria, perchè il paese veda tutta l'importanza dei problemi che si affrontano. Io non rimpiccolirò la questione cercando di spingermi nei dettagli sul tracciato della nuova linea, chè forse dovrei fare l'augurio che, come al progetto Protche si fecero modificazioni dalla parte della sua attaccatura con Bologna, altre se ne facciano dalla parte di Firenze in modo che lo sbocco della nuova linea vada direttamente a Firenze stessa. Bologna e Firenze sono due centri dove si impernano e si sono consolidati gli interessi generali, e le più importanti costiere longitudinali e trasversali.

Onorevole ministro, io sono contento di aver sentito da questi banchi che il presidente del Consiglio le dava mandato di

guardare il problema ferroviario dall'alto, senza subire ingiuste imposizioni di interessi locali, perchè io, mosso da questi sentimenti, non volli mai in Toscana fare parte di Comitati, che alle volte, nascendo nell'occasione di singolari agitazioni, legano poi il rappresentante al Parlamento, per ragioni di passato, nelle soluzioni dell'avvenire.

Raccomando vivamente che il Governo prepari con ogni cura e colla maggiore sollecitudine la soluzione di questa direttissima Bologna-Firenze, la quale è destinata a liberare la vita ferroviaria italiana da una oppressione che tutta assolutamente la vizia e la rovina. Perchè sentire che la linea longitudinale centrale, che mentre ha il doppio binario da Milano a Napoli, ed è schiacciata come in sottile spirale nelle rampe e nei pendii porrettani sarà liberata da questo grande intoppo, triste eredità di tristo pensiero politico, deve essere alta soddisfazione per tutti, a qualunque regione si appartenga.

Col doppio binario che oggi manca da Chiusi a Bologna per il percorso di 283 chilometri, vedremo accelerato il transito, e fatta regolare la circolazione. Raddrizzato, reso più comodo il valico con più mili pendenze sarà cresciuta anche la produttività e la potenzialità.

Milano, Venezia e Napoli, attraverso la nostra Toscana, vedranno di gran lunga domata la rovinosa perdita di tempo.

Mi si permetta ora una semplice raccomandazione. Siccome i lavori per arrivare ad una soluzione completa di questa direttissima Bologna-Firenze richiederanno qualche anno ancora di attesa, si cerchi nel frattempo di correggere più che si può la linea attuale, e specialmente nel tratto Porretta-Pistoja. Con una spesa anche di un milione si possono fare degli importanti lavori, non in galleria, già progettati in parte dall'ufficio tecnico del compartimento di Firenze per impedire dei ritardi e fermate dei treni. Così anche quell'abbandono della trazione elettrica che era stata promessa, cui ha accennato l'onorevole ministro, verrà compensato da questi lavori di raddoppio di binario, raddoppio che non rappresenterebbe unagrande spesa.

Riserbandomi di parlare sullo sbocco della linea quando il progetto verrà realmente presentato, ed augurandomi che l'onorevole ministro porti tutta la sua attenzione per vedere come e in qual modo lo sbocco

della linea possa essere portato direttamente fino a Firenze, io mi dichiaro soddisfatto delle comunicazioni che l'onorevole ministro ha fatto per ciò che era il contenuto della mia interpellanza, che riguardava anche la costruzione della Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Sono lieto di sentire annunciati provvedimenti per il regime ed il personale delle ferrovie, provvedimenti che esamineremo col favore rispondente all'interesse grande che merita l'azienda ferroviaria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertarelli per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici, «sulla necessità di immediati provvedimenti per la graduale costruzione della linea direttissima da Genova a Milano».

BERTARELLI. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, rinuncio a svolgere la mia interpellanza e mi di hiaro senz'altro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Falaschi, Pilacci, Bastogi e Callaini al ministro dei lavori pubblici «sulla convenienza di coordinare gli studi definitivi per la costruzione di una direttissima Bologna-Firenze alla costruzione di una nuova linea Firenze-Siena; e sulla necessità di migliorare frattanto il servizio della linea Empoli-Chiusi a tutela dei legittimi interessi di Siena e della sua provincia».

L'onorevole Falaschi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

FALASCHI. Sono io pure molto lieto di avere appreso dall'eloquente discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che quella direttissima, in favore della quale, insieme ai colleghi rappresentanti la provincia di Siena volli fare affermazione recisa con la mia interpellanza, sarà presto un fatto compiuto.

Ma non posso dissimulare che il silenzio dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle altre questioni da noi sollevate come connesse, se non rappresentasse un cortese pensiero di attesa dello svolgimento della interpellanza, dovrebbe produrre nell'animo mio un senso di dolorosa meraviglia.

Noi domandiamo di conoscere in questa occasione il pensiero del Governo su quella nuova linea Firenze-Siena che già in questa Camera, qualche anno fa, aveva trovato un eloquente ed autorevole sostenitore nell'onorevole Torrigiani, su quella nuova linea Firenze-Siena che la parola affettuosa e ornata dell'amico e collega Merzi che mi siede

accanto, svolgendo, nella seduta del 1° luglio dell'anno scorso, la sua interpellanza sulla direttissima Bologna-Firenze, aveva pur propugnato.

Io non so se, tra le pieghe dell'eloquenza dell'onorevole ministro, quando ha parlato delle sue vedute sui progetti di nuove linee tra centri che già godono il beneficio di una linea ferroviaria, si possa intravedere una sconcertante risposta a questa parte della mia interpellanza.

Ma voglio credere che ciò non sia, perchè basta enunciare che quando si va in treno da Siena a Firenze, per la Chiusi-Empoli prima e poi per la Livorno-Pisa-Empoli-Firenze, si percorrono ben novantasei chilometri, mentre la distanza, in via rotabile, è di soli sessantasei, per dare la prova che, quando si reclama questa costruzione di nuova linea, non si mette innanzi un irragionevole desiderio, ma si cerca di tutelare uno di quei legittimi interessi locali che si fondono e si immedesimano come elementi essenziali col grande interesse della nazione.

Comunque, la nostra interpellanza diceva poi espressamente della necessità di migliorare frattanto il servizio della Empoli-Chiusi, a tutela dei legittimi interessi di Siena e della sua provincia.

Ed io posso, di fronte al silenzio oggi serbato su questo tema importantissimo dall'onorevole Bertolini, ricoverarmi sotto le ali protettrici della grande figura del suo compianto predecessore e, facendomi scudo della parola dell'onorevole Gianturco, leggerò brevi frasi molto incisive, molto eloquenti che egli diceva, in quest'Aula, il 12 dicembre 1906, rispondendo all'egregio collega Callaini:

«È stato detto giustamente che Siena vive in uno stato di isolamento ferroviario, tanto più doloroso in quanto i tesori d'arte e di storia che Siena accoglie, richiamano colà un gran numero di studiosi e di artisti, che sono costretti, per recarvisi, a compiere un duro pellegrinaggio.

«L'ho fatto anche io quel pellegrinaggio, e so quanto le doglianze rispondano a verità.

«Assicuro che farò di tutto per rendere meno duro il pellegrinaggio a Siena agli italiani ed agli stranieri che numerosi accorrono a quella fortunata città».

Se questo riflesso della splendida fiamma dell'ideale che così bene poneva in luce la legittimità delle aspirazioni dei Senesi ad un

immediato necessario miglioramento del servizio della linea esistente non bastasse, ebbene, onorevoli colleghi, onorevole ministro, io vorrei ricordare che anche importanti interessi agricoli ed industriali si riconnettono a quella ricca regione, che si estende fra Chiusi ed Empoli; vorrei ricordare che i prodotti del suolo di quelle ubertose vallate della Chiana, dell'Arbia e dell'Elsa, i prodotti del soprasuolo dell'Amiata, i celebri vini del Chianti e di Montepulciano, debbono trovare in quella linea il loro veicolo di espansione; vorrei ricordare che, a Montepulciano e a Granaiolo, esistono due importanti zuccherifici.

Sicchè parmi di non andare errato se, invocando dall'onorevole ministro una benevola promessa di immediato miglioramento nel servizio della linea Empoli-Chiusi, affermo che, a rendersi simpatica la causa da me patrocinata concorrono le suggestioni di quella fede che è la fede dell'arte e delle memorie, insieme con le suggestioni di quei materiali interessi, che ricollegandosi alle più belle e feconde energie dell'umano lavoro, rappresentano un faro luminoso dell'avvenire d'Italia. (*Bravo!*)

I direttissimi trisettimanali che furono istituiti subito dopo il passaggio delle ferrovie all'esercizio di Stato, saranno o non saranno resi quotidiani, come quelle popolazioni attendono?

Si attuerà seriamente il concetto di migliorare le linee esistenti, finchè la costruzione di una nuova linea fra Siena e Firenze non realizzi in parte quell'ideale a cui si attiene anche un'altra antica aspirazione, quella della Siena-Viterbo-Roma, suffragata da ragioni storiche demografiche ed economiche potentissime, da apprezzabili ragioni strategiche, e della quale non ho sentito alcun cenno nello splendido discorso dell'onorevole ministro?

Si provvederà almeno a rettificare quel tratto Castelnuovo-Berardenga-Lucignano che con viziosissimo giro della linea allunga di ben dieci chilometri il percorso? Si provvederà a togliere il regresso a Montarioso e alla stazione di Siena, mentre già furono studiati gli opportuni progetti? Si renderà più facile la comunicazione notturna fra Roma e Siena, abbreviando la lunga e incomoda attesa alla stazione di Chiusi, istituendo una o due vetture dirette, che si stacchino a Chiusi, come si fa a Empoli per le vetture Siena-Firenze?

Questi ed altri simili provvedimenti non

solo attenuerebbero l'ingiusto e doloroso stato di isolamento ferroviario nel quale Siena si trova, ma permetterebbero l'uso come parallela della Firenze-Siena-Chiusi di fronte alla Firenze-Arezzo-Chiusi, con generale vantaggio di uno dei più importanti servizi.

Io attendo con fiducia dall'onorevole ministro l'assicurazione che gli interessi di Siena non saranno da lui dimenticati; perchè quella vecchia città, che è la mia patria e che io ho l'onore di rappresentare in Parlamento, è stimata ed amata da molti degli insigni colleghi di questa Camera, è stimata ed amata dai nostri più illustri come dai più colti stranieri, sì che io posso dire che, chiedendo per lei, io chiedo per un grande interesse della coltura e del prestigio nazionale. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raineri per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici « sulla progettata linea ferroviaria Genova-Piacenza ».

RAINERI. Era mio dovere, come deputato di Piacenza, di intervenire in questa discussione laddove si doveva far parola della Genova-Piacenza; ma io, per l'economia del tempo che si impone a questa discussione — ciò è bene — ho la fortuna di potermi riferire a quanto colleghi, di me più autorevoli, e pure nelle precedenti legislature, ebbero a dire sull'argomento. Mi riferisco al generale Dal Verme, patrocinatore indefesso di questa linea, al collega Fabri, al generale Pistoia che prima di me parlarono anche in questa discussione.

Non cito quindi gli argomenti, non porto i dati, le notizie, i giudizi che già da loro sono stati dati in favore di questa linea, e prendo atto senz'altro delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici in quanto, se pure non hanno contentato noi che abbiamo l'aspirazione altissima di vedere presto attuata questa linea, ne ha però riconosciuta l'importanza, ed ha promesso alla Camera di volere sollecitamente porla allo studio.

Prendo atto pure di quanto ha detto l'onorevole ministro della guerra, il quale, riconfermando del resto in ciò un antico ordine del giorno della Camera, ha riconosciuto la grande importanza militare che ha questa linea.

E, poichè mi debbo accontentare di ciò per il momento, non ho che a pregare vi-

vamente il Governo di sollecitare per quanto starà in lui gli studi che ha promesso.

Aggiungo solo poche parole. Poichè pare dalle dichiarazioni del Governo che si sia stati preoccupati più dell'importanza militare che delle ragioni commerciali della linea, consentite che io conegni con la mia parola agli atti parlamentari, giacchè non ho rilevato nella precedente discussione che i colleghi di Genova lo abbiano già fatto, gli ordini del giorno che il Consiglio comunale di Genova, mentre era più viva la discussione della direttissima per Milano, votava, a favore pure della Genova-Piacenza. Essi sono significativi, in quanto ammettono che l'agitazione genovese per la costruzione della direttissima Genova-Milano non dovesse mettere da parte, o comunque procrastinare, quello che era antico pensiero dei genovesi, il valico dell'Appennino per la via di Piacenza, con il proseguimento per il Brennero.

Non ripeto gli ordini del giorno per essere breve, ma cito le date e qualche parola: la data del 9 marzo 1905, seduta del Consiglio comunale di Genova, in cui proclamandosi l'importanza della direttissima, si aggiunge: « senza pregiudizio della già affermata necessità di una linea Genova-Piacenza per la direttiva Genova-Brennero »; la data del 18 novembre, 1905 in cui, ripetendosi la discussione, si votava dal Consiglio comunale un ordine del giorno. « deliberando di continuare con rinnovata vigoria la propria azione per il conseguimento del più diretto percorso fra Genova e Milano e fra Genova e Piacenza ». Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli Gualtierotti per svolgere la seguente interpellanza:

Morelli-Gualtierotti, Casciani al ministro dei lavori pubblici « per sapere: 1° se, ammettendo in massima come inevitabile la necessità d'una ingente spesa, per agevolare le comunicazioni ed i traffici fra Roma e la valle del Po, non creda sia da lasciarsi impregiudicata per nuovi studi, la questione del tracciato e degli sbocchi; — 2° se in attesa del compimento delle opere che saranno all'uopo deliberate, crederebbe prudente rinunciare ai mezzi già concessi dal Parlamento per provvedere ai bisogni del traffico che vanno rapidamente crescendo ».

MORELLI-GUALTIEROTTI. Onorevoli colleghi, dopo il discorso molto preciso, anzi rec so, dell'onorevole ministro, da cui abbiamo finalmente saputo quali sono le linee che egli si propone di costruire e quali quelle che intende di rimandare, presentando altresì un disegno di legge in proposito, io ben poco ho da dire a svolgimento della mia interpellanza, la quale d'altronde non era diretta a sostenere che per le comunicazioni fra Bologna e Roma si dovesse seguire una linea piuttosto che un'altra. Nè il mio pensiero era di avversare la costruzione di una linea nuova, la quale, in sussidio dell'attuale per Pistoia e Porretta servisse ai crescenti bisogni del traffico tra l'Alta Italia e l'Italia meridionale.

Io mi preoccupo soltanto che nella scelta del tracciato si proceda con criteri obiettivi, indipendenti cioè da preoccupazioni di interessi locali, le quali furono troppo spesso funeste nelle questioni ferroviarie.

Io domandavo al Governo se, ritenendosi utile di andare incontro alla ingente spesa per agevolare le comunicazioni ed i traffici tra Roma e la Valle del Po, non credesse bene di lasciare impregiudicata, per nuovi studi, la questione del tracciato e degli sbocchi.

Per le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici non sono finora ben sicuro quali siano le intenzioni sue a questo proposito. Egli ha bensì detto che il punto di partenza sarà Bologna, ed ha precisato anche il punto in cui questa linea nuova si raccorderà alla grande arteria longitudinale Milano-Bologna, ma non ha detto dove questa linea andrà a sboccare. In altri termini egli non ha detto (e questo conforta di qualche speranza l'animo mio) se egli intende di accettare puramente e semplicemente quel progetto Protche, per il quale mostrò la sua predilezione la Commissione reale presieduta dall'onorevole Colombo: se egli, cioè, seguirà rigorosamente questo progetto, non solo nel punto di partenza, ma anche nel punto di sbocco, o se, per lo meno per quello che riguarda lo sbocco, egli intende riservarsi di fare nuovi studi.

L'onorevole ministro sa che la questione degli sbocchi ha un'importanza capitale nelle questioni ferroviarie. E la storia delle costruzioni ferroviarie fatte in passato ci addita un esempio classico che viene opportuno oggi ricordare.

Quando, a sgravio della Porrettana, fu deliberato di costruire la linea Faentina,

con la quale si ebbe il torto di riprodurre tutti gli errori nei quali si era incorsi con la costruzione della Porrettana, errori tanto meno perdonabili, in quanto la ingegneria ferroviaria avesse fatto progressi dei quali era doveroso giovarsi, il progetto, quale era stato portato avanti alla Camera, e quale la Camera lo aveva approvato, importava che la linea partisse da Faenza e sboccasse a Pontassieve; dovesse, cioè, essere una vera linea di congiunzione diretta fra l'alta Italia e questa famosa arteria longitudinale Milano-Roma. Senonchè interessi privati, e tutt'altro che obbiettivi, prevalsero nell'altro ramo del Parlamento, in cui, per un solo voto, prevalse l'idea che la linea dovesse invece sboccare a Firenze. La Camera dei deputati, alla quale tornò codesto progetto, chinò la fronte dinanzi al volere della Camera vitalizia e la linea, invece di essere Faenza-Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, fu Faenza-Borgo S. Lorenzo-Firenze.

Conseguenza di questo fu che codesta linea, la quale doveva servire di sgravio alla Porrettana, non servì assolutamente allo scopo: e oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dovuto finalmente convincersi della necessità di adottare come tardo rimedio la costruzione del tronco Pontassieve-Borgo S. Lorenzo.

Questo precedente, diremo così, storico, ci deve ammaestrare che, nella costruzione di certi tronchi, non vuolsi trascurare la questione degli sbocchi.

Il progetto Protche, come ho detto, ha avuto tutte le predilezioni della Commissione presieduta dall'onorevole Colombo; ma non bisogna dimenticarsi come questa Commissione sia nata. Essa è nata nel 1902, allorquando un'aura di favore per certi determinati progetti, aventi certi determinati punti di partenza e di arrivo, spirava al Ministero di via della Mercede.

Costituita la Commissione reale, sotto gli occhi di essa furono posti soltanto alcuni di questi progetti e, siccome il progetto meglio studiato parve quello dell'ingegnere Protche, la Commissione stabilì che questo dovesse essere il prescelto per costruirsi.

Però oggi che si tratta di impegnare sul serio lo Stato nella costruzione di un tronco ferroviario, per il quale si prevede una spesa di 150 milioni, vale la pena che il ministro, o, per esso, l'Amministrazione ferroviaria, studi se non sia conveniente dare a codesta linea, che parte da Bologna, addirittura il suo sbocco a Firenze per ren-

derla una vera linea di congiunzione diretta fra l'Alta Italia ed il Mezzogiorno mediante la linea centrale aretina.

A me francamente dovrebbe dire cosa che potesse amareggiare l'animo buono e mite del mio collega onorevole Angiolini: ma lo sbocco su Prato veramente non lo capisco...

ANGIOLINI. Vorrei che diceste la verità.

MORELLI-GUALTIEROTTI. La verità è questa: che quando si deve costruire una linea nuova, che abbia uno sbocco a soli 15 minuti di distanza dalla linea, che si tratta, non di sostituire, ma di aiutare, si va incontro all'assurdo. Io credo quindi che nei rispetti del progetto Protche, si deva studiare se non sia da seguirsi l'emendamento Lugliano, che pure fu sottoposto alla Commissione reale, o altro qualsiasi che porti alla conseguenza che lo sbocco di codesta linea ferroviaria direttissima sia piuttosto su Firenze che su Prato, come pure alcuni egregi colleghi della Camera hanno sostenuto qui ed altrove.

Allora verrà anche più logica e più proficua la distribuzione del traffico fra l'una linea e l'altra: perchè sulla linea direttissima Bologna-Firenze, in diretta congiunzione con la regione aretina, si potrà e si dovrà naturalmente avviare tutto quel traffico che è destinato a passare direttamente dalla valle del Po all'Italia meridionale; mentre, invece, percorrerà la linea Porrettana tutto il traffico destinato a passare dalla valle del Po al Mar Tirreno ossia a Livorno.

Il progetto Protche non è un progetto uscito di sana pianta dalla testa di lui. L'illustre ingegnere non fece altro che rinverdire o riordinare un progetto più antico, dovuto ad altri, e precisamente ai due ingegneri Giuliani e Ciardi che, se non sbaglio, erano pratesi e avevano forse anche per ciò scelto lo sbocco su Prato. Quando, nel 1851, una Commissione si riunì a Roma (Commissione in cui erano rappresentati il Governo austriaco, il Governo pontificio ed il Governo della Toscana), per deliberare una strada ferrata la quale congiungesse l'alta Italia con la media, fu incaricato appunto l'ingegnere Protche di presentare un progetto; ed egli presentò quello stesso progetto che oggi la Commissione reale, presieduta dall'onorevole Colombo, ha accolto, o pel quale almeno ha mostrato tutte le sue preferenze.

Or bene il Governo austriaco ed il Go-

verno della Toscana rifiutarono codesto progetto; e vollero che fosse fatto un progetto il quale avesse uno sbocco più vicino al porto di Livorno, riconoscendo tutta l'importanza che ha l'avviamento del traffico verso il mare, prima ancora che verso l'interno.

Oggi non si tratta di provvedere a codesto bisogno a cui già sodisfa benissimo la linea Porrettana, si tratta di fare invece una linea la quale abbia uno scopo inverso: quello, cioè, di servire al traffico che si dirige dall'alta Italia all'Italia centrale e meridionale, lasciando che la Porrettana, la quale ha prestato finora meravigliosi servizi, continui ad essere la via naturale del transito dell'alta Italia verso Livorno.

Adottando questi concetti sui quali richiamo tutta l'attenzione del ministro, non si servirà ad interessi puramente locali dei quali del resto non verrei a farmi audace sostenitore in quest'aula; ma provvederà ad un alto interesse nazionale: poichè il favorire l'indirizzo del traffico, più diretto, verso il mare nostro, verso il Tirreno, se giova alla regione cui ho l'onore di appartenere, è altresì un interesse d'alta importanza per l'economia nazionale.

D'altronde, non è senza grande valore la considerazione che nel procedere a queste nuove costruzioni, si deve tenere conto anco dello avviamento dei traffici, quale si è già formato con l'andare del tempo; avviamento dei traffici intorno al quale si sono andati collegando interessi rispettabili e che meritano d'essere tutelati.

E non ho altro da dire su questo punto, che è il primo della mia interpellanza.

Con la seconda parte della interpellanza, richiamo il ministro a considerare « se in attesa del compimento delle opere che saranno all'uopo deliberate, crederebbe prudente rinunciare ai mezzi già concessigli dal Parlamento per provvedere ai bisogni del traffico che vanno rapidamente crescendo ».

E qui debbo sinceramente dichiarare al ministro che ho provato profonda afflizione nel sentire come egli abbia detto oggimai che diventi inutile provvedere all'impianto della trazione elettrica sulla Porrettana.

Questo mi ha fatto proprio venire in mente il detto dantesco:

« a mezzo novembre
non giunge quel che tu d'ottobre fili ».

Non è ancora trascorso un anno, da che il compianto onorevole Gianturco venne a

portare qui un disegno di legge che, naturalmente, aveva la sanzione dell'intero Gabinetto, e di cui un decreto reale autorizzava la presentazione.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Era in via semplicemente indicativa; non era cosa deliberata dal Parlamento.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Ella la chiamerà via indicativa. Ma quando si sono stabiliti nove milioni...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, non è per questo.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Mi rincresce di mettermi in contraddizione con lei, ma io non so cosa significa cotesta cosiddetta via indicativa: so unicamente che il progetto di legge diceva così: spesa di nove milioni per l'impianto della trazione elettrica sulla ferrovia Porrettana.

CASCIANI. S'indica che si doveva impiantare.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Ma questo non basta, onorevole ministro: il mio solerte collega Casciani si diede cura di fare una interrogazione al ministro dei lavori pubblici per sapere che cosa ne fosse avvenuto di questa trazione elettrica e l'onorevole sottosegretario di Stato, che era allora quello stesso che è adesso, in uno dei suoi più eloquenti e sonori discorsi, recisamente affermò che era proprio imperdonabile il mettere anche solamente in dubbio che il Governo potesse venir meno al proposito di impiantare la trazione elettrica sulla via Porrettana.

Parve allora perfino audace l'ironia con cui il mio egregio amico Merci, un giorno parlò alla Camera di questa trazione elettrica, nella quale pare che egli avesse poca fiducia. Pur troppo però i fatti gli hanno dato ragione e lo hanno fatto profeta!

Ma qual'è poi la ragione per cui si dice che la trazione elettrica non è più necessaria? Si dice: abbiamo ormai deliberato di fare la direttissima Bologna-Firenze è inutile fare anche quest'altra spesa per la trazione elettrica. Si fa presto a dire così, ma il costruire la direttissima Bologna-Firenze richiederà ben lungo tempo ed era provvido intanto avere al servizio della Porrettana la trazione elettrica.

Pensi, onorevole ministro, che se c'è scienza al mondo la quale sia incerta è precisamente la geologia, perchè nei profondi strati della terra finora l'occhio umano non è penetrato e non vi sono raggi Roentgen che arrivino a potere stabilire se dentro vi

sarà in tutto quel lungo percorso del masso, o del calcare, o dell'acqua, o dell'arena.

Ora quando si delibera una linea ferroviaria direttissima Bologna-Firenze per la valle del Setta ed abbiamo un tunnel della bellezza di diciotto chilometri, noi non sappiamo quali siano le sorprese che la costruzione di questa ferrovia ci può presentare. Quindi, sebbene nella relazione dell'onorevole Colombo sia detto che per la costruzione di questa linea occorrono sette anni circa, quel « circa », onorevole ministro, ella lo deve valutare almeno in altri tre anni di più, e saranno così sette più tre, vale a dire dieci anni per lo meno che occorreranno, a cominciar subito, per la costruzione di cotesta linea.

Ella sa pure, onorevole ministro, che per gli studi fatti dalla Commissione¹ presieduta dall'onorevole Colombo, l'aumento annuale di traffico nell'attuale linea Porrettana corrisponde al dieci per cento: in dieci anni dunque il traffico di oggi sarà raddoppiato. Come crede lei di poter sopperire a questo aumento di traffico? Crede che possano bastare le pesanti macchine ed i rafforzamenti dell'armatura della linea che già da tempo sono stati lodevolmente applicati sulla linea Porrettana?

Questo non lo crede nessuno e non lo può credere nemmeno lei, onorevole ministro. Occorrono dunque altri rimedi, per quel periodo intermedio non breve, che correrà da oggi fino al giorno del compimento della linea, anzi fino al giorno in cui la linea potrà essere in esercizio.

Il più efficace fra cotesti rimedi sarebbe stata la trazione elettrica, con la quale si sarebbe completamente tolto il grave inconveniente del fumo, che colle macchine pesanti, le quali fanno benissimo il servizio sulla linea, non è affatto eliminato ma anzi è aumentato, perchè le locomotive tanto più forti sono, tanto più peso trasportano, tanto più consumano di carbone, e tanto più fanno fumo.

Ma veda, onorevole ministro, dopo aver detto tutto questo io voglio (anche perchè sarebbe forse vano ostinarsi) essere e dimostrarmi molto remissivo. Non ho alcuno spirito di opposizione, perchè mi vanto di essere buon amico dell'attuale Governo: lo seguirò dunque anche in quelli che a me sembrano errori sotto il punto di vista amministrativo e tecnico.

Tollererò dunque, per amore o per forza anche questo abbandono della trazione elet-

trica, ma a patto che si pensi seriamente a fare sulla linea Porrettana quei miglioramenti, che i tecnici in questo momento stesso in cui noi parliamo, studiano e ritengono utili per far sì che possa raddoppiare il suo traffico. Oggi io credo che siano sette, od otto, le coppie di treni, che percorrono quella linea. La linea non si presterebbe, e questo tutti lo comprendono, per la grande quantità di ponti e di tunnel, ad un raddoppiamento di binario. Se questo fosse stato possibile, la direttissima non si sarebbe fatta ma invece è sempre possibile ovviare gli inconvenienti che quella linea presenta.

Con rinnovare tutto l'armamento della linea e con le nuove macchine potenti si è portato nell'esercizio della linea un radicale cambiamento: ora è necessario pensare al modo di eliminare l'inconveniente dei ritardi che deriva principalmente dalla mancanza di raddoppi di binari intermedi e di piccole fermate.

Oggi, se c'è un ritardo a Porretta, il treno bisogna che aspetti a Pracchia, se non a Corbezzì; quindi il ritardo di un treno porta il ritardo di tutti i treni.

Con questo semplice e non costoso provvedimento i ritardi si eviterebbero e invece di sette coppie di treni si potrebbe arrivare ad averne quindici, il che sarebbe un miglioramento sensibile, tanto sensibile, che, data la costruzione, che mi auguro sollecita, e per la quale mi compiaccio con l'onorevole ministro, del tronco Pontassieve-Borgo San Lorenzo, che costituirà un importante sgravio pel movimento della Porrettana, anche l'abbandono della trazione elettrica non riuscirà tanto esiziale, e funesto quanto altrimenti sarebbe.

Io non so come nulla operando, dopo aver rinunciato alla trazione elettrica, il ministro penserebbe di poter arrivare al giorno, in cui la famosa direttissima sarà in esercizio, giorno, che può essere assai lontano.

Detto ciò, io mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi spiegazioni, che mi rendano possibile di dichiararmi sodisfatto. (*Bene!*)

PRÉSIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Fera al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici « per sapere se il Governo, per la risoluzione della questione calabrese, intenda assumere urgenti provvedimenti finanziari che rendano possibile l'esecuzione integrale delle leggi sulla viabilità ferroviaria, con un piano tec-

nico organico e non con sistemi dilatori di appalti staccati ».

L'onorevole Fera non è presente; s'intende che perde il suo turno.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Pascale, ai ministri del tesoro e dei lavori pubblici « sulla necessità di provvedere urgentemente agli opportuni stanziamenti per la costruzione delle ferrovie Grumo-Toritto-Altamura-Matera-Ferrandina sino allo innesto con la Licignano-Lagonegro e Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano, in esecuzione delle leggi 31 marzo 1904 e 9 luglio 1905 ».

L'onorevole Pascale non è presente; s'intende che perde il suo turno.

Viene poi l'interpellanza degli onorevoli Sichel, Borciani, Spallanzani, Bertesi, Bassetti al ministro dei lavori pubblici « per sapere se creda di proporre provvedimenti per potere estendere la concessione dei sussidi chilometrici a linee tramviarie che mettano in comunicazione paesi di riconosciuta importanza, anche se nessuno di essi sia capoluogo di circondario o distretto ».

SPALLANZANI. Onorevole Presidente, poichè sono tra i firmatari dell'interpellanza, la svolgerò io in sostituzione dell'onorevole Sichel.

PRESIDENTE. Allora ella ha facoltà di parlare.

SPALLANZANI. A nome dei firmatari tutti di questa interpellanza, ed a nome anche del collega Bizzozero, che ha presentato una interpellanza analoga, e me ne ha lasciato incarico, ringrazio l'onorevole ministro della risposta favorevole che ci ha dato, ma in particolar modo lo ringrazio per conto mio, perchè, avendo risposto favorevolmente, prima ancora che l'interpellanza fosse svolta, mi ha esonerato dall'obbligo dello svolgimento.

La nostra interpellanza è stata raggrupata con le altre portanti la lettera B, più per la materia generica ferroviaria, a cui si riferisce, che per la specifica, in quanto che noi non abbiamo partecipato alla sfilata di linee che erano raccomandate al Governo con le interpellanze in discussione.

Consenta però la Camera che nella mia qualità di rappresentante di una regione settentrionale d'Italia esprima il vivo compiacimento, che ho provato, per l'assicurazione esplicita, dataci dal ministro, del deliberato e sollecito compimento di una nuova comunicazione ferroviaria, congiungente l'Italia del settentrione con quella del centro.

Attraverso la linea Porrettana, trafileva troppo a stento il commercio da e per il settentrione d'Italia e la Porrettana era realmente una risultante inidonea alle componenti che vi convergono: a Nord da Bologna, a Sud da Pistoia.

Le dichiarazioni del ministro valgono a rassicurarci che le speranze da lungo tempo concepite diverranno un fatto compiuto.

Con la nostra interpellanza noi, più specialmente, domandavamo al Governo se intendesse proporre provvedimenti per estendere la concessione dei sussidi chilometrici a linee tramviarie che mettano in comunicazione paesi di riconosciuta importanza, anche se nessuno di essi sia capoluogo di circondario o di distretto.

Per le vigenti disposizioni di legge, tale sussidio può essere accordato soltanto a linee congiungenti capoluoghi di circondario o di distretto: ma è evidente che in tal modo si toglie la possibilità di congiungimenti tramviari, a luoghi, che, per il movimento commerciale e di passeggeri, hanno più importanza dei capoluoghi contemplati dalla legge in vigore.

In parecchie occasioni la Camera manifestò l'opinione sua, pienamente favorevole a quella estensione che noi chiediamo con le nostre interpellanze, e che il paese insistentemente reclama.

Il ministro ha risposto in modo così esplicito, che non ho che a ringraziarlo.

Egli, esponendo il suo pensiero, concretamente nel presentato disegno di legge, di volere estendere questi sussidi a tutta Italia, esprimeva anche la convinzione che gli interpellanti avessero a dichiararsi soddisfatti.

Ebbene, sì, onorevole ministro, noi ci dichiariamo completamente soddisfatti, perchè la nostra domanda è pienamente esaudita, e perchè voi, in tal modo apporrete alle linee dello Stato nuove correnti di vita rigogliosa, feconde di bene e di prosperità pel paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue la interpellanza dell'onorevole Bizzozero al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se creda di proporre provvedimenti i quali estendano la concessione dei sussidi chilometrici a linee tramviarie che pongano in comunicazione paesi di riconosciuta importanza, anche se nessuno di essi sia capoluogo di circondario o distretto ».

SPALLANZANI. Ho risposto anche per l'onorevole Bizzozero.

PRESIDENTE. Sta bene. Naturalmente

coloro che si dichiarano sodisfatti non avranno più diritto di parlare dopo.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Lucifero Alfonso al ministro dei lavori pubblici, «sulla necessità di presentare sollecitamente il disegno di legge per la costruzione della linea ferroviaria Cosenza-Cotrone, ai sensi dell'articolo 14 della legge 9 luglio 1905, n. 413».

L'onorevole Alfonso Lucifero ha facoltà di parlare per svolgere questa interpellanza.

LUCIFERO ALFONSO. La mia interpellanza era questa: domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici quando avrebbe creduto di eseguire un articolo di legge, l'articolo 14 della legge 29 luglio 1905, che prescrive che al 31 dicembre del 1907 cessa la facoltà di concedere all'industria privata la ferrovia Cosenza-Cotrone, autorizza il Governo ad incamerare il fondo silano, ed impone allo stesso Governo il dovere di presentare un apposito disegno di legge per la costruzione diretta di quella linea.

Questo articolo fu il frutto di molte discussioni alla Camera, ed anche fuori della Camera, poichè ricordo che una larga rappresentanza di tutti i comuni silani fu ricevuta al Ministero dei lavori pubblici dal ministro di allora, onorevole Ferraris e dall'onorevole Fortis, allora presidente del Consiglio.

Delle discussioni fatte in questa Camera, a proposito di quell'articolo, per tacere delle altre, poichè parmi che la fretta, non so invero per quale cagione, urga e preme chiunque abbia a discutere di qualsiasi argomento in quest'Aula, io leggerò soltanto quello che l'onorevole Gianturco, predecessore dell'onorevole Bertolini, il 14 dicembre 1906 rispondeva a me, che gli esprimevo qualche dubbio che l'industria privata rispondesse all'invito del Governo ed al desiderio delle popolazioni, perchè la ferrovia Silana venisse presto costruita.

Il ministro diceva: «chè se ciò non riuscisse possibile (cioè la costruzione da parte dell'industria privata), non avrei che ad eseguire la legge, la quale fa obbligo al Governo di provvedere direttamente alla costruzione della linea quando non venisse concessa all'industria privata entro il 1907. E da mia parte assicuro l'onorevole Lucifero che la legge sarà strettamente eseguita».

Vede dunque, onorevole ministro, che io

non ho chiesto nessuna concessione nuova, io non ho chiesto di essere uno di quei beneficiati, per l'interesse pubblico s'intende, che hanno fatto giungere fino al banco del Governo i loro ringraziamenti e l'espressione della loro sodisfazione. La mia modesta domanda era soltanto questa: che un articolo di legge venisse eseguito.

Ora, dalla parola dell'onorevole ministro, ho inteso che egli non prende alcun provvedimento per questa linea, perchè aspetta che l'industria privata presenti un progetto che possa renderne possibile la esecuzione.

Ma per far questo, l'onorevole ministro intenderà presentare una legge nuova, perchè secondo la legge vecchia, al 31 dicembre 1907, è scaduto il termine ultimo al quale l'industria privata poteva aspirare per costruire quella linea.

Ora, io domando all'onorevole ministro che conosce le condizioni di tutte le varie parti d'Italia, se creda che debba fare gradevole impressione il sapere che, mentre alle regioni molto più fortunate e sorrisse dalla ricchezza, non solo si serbano i diritti acquisiti, ma se ne consentono ancora dei nuovi, alle regioni meno favorite da tutto si tolga perfino ciò che con fatica e costanti il Governo e il Parlamento già avevano loro consentito.

Me lo permetta, onorevole Bertolini, io non credo!

Ed io spero che quando l'onorevole ministro replicherà a queste mie brevi parole, vorrà comprendere, l'impressione che quel suo preliminare diniego ha fatto nell'animo mio, e che indubbiamente deve riverberarsi e riflettersi anche nell'animo di quelle popolazioni.

Veramente io credo che in genere queste impressioni debbano giudicarsi molto soggettivamente; poichè quelle destinate da osservazioni giuste e da dinieghi legittimi, non devono influire indubbiamente sul pensiero del Governo. Ma quando si oppongono dinieghi ed ostacoli a quanto è già concesso da una disposizione di legge, a quanto è già un diritto acquisito e che perciò non era più una speranza per quelle popolazioni, ma si aveva ragione di ritenere fosse una certezza, allora a queste impressioni di dolore e di sdegno, occorre veramente prestare attenzione perchè legittime e giuste,

Io quindi attendo dall'onorevole ministro che spieghi quanto io forse non avrò bene inteso nel suo discorso, che ho pure con grande attenzione seguito, e mi riservo

di dichiarare dopo se io sia soddisfatto o no, e di vedere se non sia il caso d'invitare tutti i colleghi calabresi a domandare insieme che le leggi siano eseguite per tutta l'Italia, anche per la Calabria! (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza degli onorevoli Cantarano e Santini al ministro dei lavori pubblici « sulla sospensione degli studi della direttissima Roma-Napoli ».

L'onorevole Cantarano ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

CANTARANO. Parlo anche a nome del collega Santini, deputato di Roma.

L'onorevole ministro, nel prendere la parola prima degli interpellanti, ha fatto rientrare molti discorsi. Ed ha fatto bene, perchè è rientrato anche il mio, che non sarebbe stato breve, in quanto che, nel sostenere la direttissima Napoli-Roma nei riguardi della sua prelazione di fronte alle altre linee ferroviarie richiesta da tutte le parti della Camera, avrei dovuto fare lungo cammino attraverso trent'anni di storia parlamentare di questa linea ed attraverso le sette leggi che la sostengono.

Sono quindi lieto di non aver dovuto annoiare la Camera, e se parlo è solo per fare una constatazione augurosa alla direttissima ed al Governo e per fare delle raccomandazioni.

La direttissima uscì dal suo stato nebuloso e contrastato solamente nel 1904 con la legge delle spese straordinarie da inscrivere in diversi bilanci dei lavori pubblici; e mercè quella legge ebbe davvero il primo e serio stanziamento. Era allora presidente del Consiglio l'onorevole Giolitti, ed era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Tedesco. Ora, anche l'onorevole Giolitti trovo presidente del Consiglio e trovo l'onorevole Tedesco presidente della Giunta generale del bilancio.

Sono dunque questi due uomini che hanno portata fortuna alla direttissima e la direttissima ha portato fortuna a loro. Auguro anche all'onorevole Bertolini, per gli ottantasei milioni proposti per la grande opera lungamente attesa pari fortuna, e questo è il mio ringraziamento per la deferente accoglienza fatta alle mie richieste alle quali si è associato l'onorevole Santini, in nome di Roma e l'onorevole Arlotta con altri colleghi, a nome di Napoli.

Ho voluto fare questa osservazione perchè l'onorevole Tedesco, che gittò quale ministro le basi solide della direttissima, deve ora qual presidente della Giunta del

bilancio, unitamente agli autorevoli colleghi che sono in pari tempo rappresentanti delle regioni benificate dalle tre direttissime e componenti della Giunta del bilancio, escogitare la maniera di abbreviare i termini finanziari per la costruzione delle stesse.

Difatti le tre direttissime sono state richieste ed il Governo le ha concesse pel progressivo vertiginoso sviluppo dei traffici e per l'attuale cresciuto valore del tempo nello affannoso intensificarsi della vita col conseguimento di maggiori comodità e di maggiore benessere sociale ed individuale.

Se dunque, la costruzione dovesse durare sedici anni, ciò varrebbe a sconoscere la finalità di queste ferrovie poichè i vantaggi che con esse noi vogliamo conseguire arriveranno solo ai nostri figli e forse per loro inadeguati e tardivi in confronto alle vive aspirazioni che il progresso avrà in essi destate dopo altri tre lustri.

Confido perciò che gli onorevoli Bertolini, Carcano e Tedesco, con acume e buon volere, vorranno procurare anche a noi, che ci affanniamo per averle, i vantaggi delle direttissime e si pensi pure che se il bilancio dello Stato si aggravasse troppo rapidamente della nuova spesa, il bilancio attivo della nazione più rapidamente crescerebbe per i nuovi traffici, e ridonerebbe allo Stato ad usura gli anticipi fatti per la grande opera ferroviaria.

E ora io debbo fare delle raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e la mia interpellanza, com'è formulata, già le contiene.

Parte dei 34 milioni stanziati per la costruzione del primo tratto della direttissima, tratto lungo 42 chilometri quanti sono da Amaseno a Formia, ha trovato un primo impiego nella galleria dell'Orso che è in costruzione. E mi consta che tra breve un'altra galleria, quella di Itri, lunga quanto la prima, andrà presto ad appalto.

Dopo di che, per una opportuna distribuzione di lavoro, per non mettere sul mercato uno *stock* ingente sproporzionato all'attuale offerta della mano d'opera, che purtroppo l'emigrazione ci toglie, saranno pure appaltati i restanti cinque lotti a completamento dei 42 chilometri stabiliti con la legge del 1904 sicchè fra quattro anni l'Amaseno-Formia potrà essere completata. Mi consta pure che sono terminati gli studi di campagna di uno dei tratti estremi: quello da Roma ad Amaseno, ed è studiata una breve ma importante parte cioè da

Bagnoli alla stazione centrale di Napoli dell'altro tratto estremo Napoli Formia. Ma sinora da Bagnoli-Formia non vi è stato il più piccolo accenno a studio mentre su questo tratto vi è un contrafforte degli Appennini, che dovrà essere attraversato da una galleria, e non di breve percorso.

Ora quando si dice galleria si dice tempo e se agli anni che saranno necessari per la sua costruzione si aggiungerà il tempo necessario perchè ne sia fatto il progetto, con i tronchi che vi fanno capo, noi vedremo terminata la linea da Amaseno a Formia, ma con tutto il postumo buon volere che verrà dalla potenza degli altri 86 milioni assegnati oggi pel completamento della direttissima, questa resterà ancora una volta nel desiderio della nostra generazione.

Ecco perchè io ora raccomando vivamente al ministro che si cominci presto e si portino a termine gli studi del tratto Formia-Bagnoli, e si accelerino anche gli studi di tavolino del tratto Roma-Amaseno.

Ma fo anche un'altra raccomandazione: il Consiglio comunale di Napoli, or sono tre giorni, con lodevole unanimità ed accordo, dava il suo parere in massima favorevole al progetto governativo della prima parte del tratto Napoli-Formia, tratto che va dal piano dei Bagnoli, come poc'anzi diceva, alla stazione centrale di Napoli.

Ora, onorevole ministro, per questo primo tratto sono già stanziati, parmi, 8 milioni dei 25 assegnati, per il riordinamento ferroviario di Napoli, stanziati dal non mai abbastanza compianto ministro Gianturco. Anche per omaggio alla memoria di quell'illustre nostro collega ed in considerazione che l'opera servirà a riunire, com'è fortemente nei voti di Napoli, la parte orientale con la occidentale della città, ella, onorevole ministro, dovrebbe presto disporre che la direzione delle ferrovie completi il progetto in tutti i suoi particolari, e metta presto mano all'opera, e sia essa caparra della buona volontà di tutti a far presto l'intera direttissima.

E faccio poi un'ultima raccomandazione: noi di Napoli e di Roma vogliamo che la direttissima risponda ai criteri di una linea che sia la più breve, la più piana, la più robusta; ed io ho il dovere di portare in questa Camera questo desiderio, perchè forse si è sospettato che l'interesse mio non fosse che un interesse regionale, e che, co-

struito il tratto intermedio per la congiunzione Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, il mio interesse regionale fosse appagato, e della direttissima non dovessi più occuparmi. No, tengo a dichiarare che io ho avuto sempre come obiettivo la grande linea; e questa grande-linea dovrà corrispondere al criterio della massima celerità tra le due più grandi città del Regno. E allora, con la costruzione delle direttissime Firenze-Bologna e Genova-Milano, alle quali tutti abbiamo qui plaudito, converremo più facilmente a Roma, e si stabilirà attraverso questa immensa metropoli cosmopolita un flusso e riflusso tra il nord ed il sud d'Italia che affratellandoci più strettamente, ci farà più presto conseguire la sospirata perequazione nella civiltà e nel benessere economico. (*Approvazioni*).

PRE-IDENTE Viene ora la interpellanza dell'onorevole Fiamberti ai ministri dei lavori pubblici, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio « sulla urgente necessità di provvedere alle comunicazioni ferroviarie della Liguria, e specialmente tra Spezia e Genova anche colla costruzione di una linea nella vallata di Vara e Fontanabuona ».

L'onorevole Fiamberti ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

FIAMBERTI. La mia interpellanza si aggira sopra il problema ferroviario in genere per quel che riguarda la Liguria, ed in ispecie sulle comunicazioni orientali della Liguria tra Genova e Spezia.

Dico subito (e credo avere consenziente con me anche il ministro dei lavori pubblici) che non posso dichiararmi interamente soddisfatto: posso esserlo soltanto parzialmente in quanto l'attuale ministro dei lavori pubblici ci ha detto che ha la seria intenzione di attuare una parte del programma, che fu dal compianto ministro Gianturco enunciato, in occasione della discussione dell'ultimo progetto di legge relativo al fabbisogno ferroviario.

Egli ci ha detto che sarà sua cura di iniziare e sollecitare i lavori, destinati alla costruzione di quello che chiamerò il primo tronco della direttissima, cioè Genova-Campasso-Ronco-Tortona.

Io, a questo riguardo, non ho che da prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e da fargli la raccomandazione che egli solleciti quei lavori, che faccia in modo che presto le facilitazioni, che i nuovi lavori porteranno alle comunicazioni fra Ge-

nova e la valle padana, siano un fatto compiuto perchè il porto di Genova (lo dico per incidenza, ma con la coscienza di dire cosa vera e dolorosa) è in regresso.

La lotta feroce che ci è fatta da Marsiglia, da Trieste e specialmente dai porti del Nord, ci pone in condizione di assoluta inferiorità, e badi il Governo che non si tratta solo dell'interesse di Genova ma di quello della finanza nazionale, i cui introiti cominciano ad accennare ad una discesa non trascurabile.

E non mi soffermo più oltre su questo, perchè si tratta di una complessa questione che il Governo e la Camera conoscono bene; e poi forse non è questo il luogo più adatto per rammentarla.

Il discorso del ministro è stato un vero discorso-programma sulla politica delle comunicazioni ferroviarie, e sopra molti punti di esso io avrei qualche cosa da dire, specialmente in quanto si riferisce al nuovo orientamento dei criteri relativi all'esercizio ferroviario; ma ripeto che non è questo il momento di parlare in proposito.

Io richiamo l'attenzione del Governo (poichè la mia interpellanza è diretta non solo al ministro dei lavori pubblici, ma anche a quelli della guerra, della marina e del commercio) sopra l'importanza grandissima che ha il problema della comunicazione ferroviaria ligure orientale. L'onorevole ministro sa, e lo sanno tutti i colleghi che hanno avuto occasione di viaggiare da Roma nell'Alta Italia, in quali condizioni disastrose si trovi il tronco di ferrovia Genova-Spezia: su 90 chilometri vi sono circa 80 gallerie, delle quali molte in condizioni statiche assai dubbie, e spesso poi il tronco è interrotto o dalle frane che scendono dai monti o dai marosi che salgono e scavano con pericolo evidente e costante della incolumità dei viaggiatori.

Mi si dice dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che si sta provvedendo al raddoppiamento del binario litoraneo, ed io gli do plauso per questa parte.

Ma mentre si reclamava da tutti coloro i quali conoscono le condizioni locali, la costruzione o, almeno, l'inizio degli studi per la costruzione di una linea interna Genova-Spezia, e mentre a questo riguardo avevamo affidamenti dal ministro precedente, tanto che ci assicurò che questa linea avrebbe fatto parte del nuovo programma ferroviario, oggi da questo programma essa è completamente esclusa.

Questo regresso non lo comprendo, se non persuadendomi che il ministro dei lavori pubblici non sia perfettamente a giorno delle condizioni locali, e non conosca la situazione esatta delle cose. Tutti sanno, e credo vi siano anche disposizioni di legge in proposito, che, quando una linea ha raggiunto il prodotto lordo di 40 mila lire a chilometro, si devono raddoppiare i binari.

Ora il tratto Genova-Spezia ha un prodotto lordo di 98 mila lire a chilometro, dico 98 mila lire, con 58 treni giornalieri. E se con 40 mila lire lorde a chilometro si deve raddoppiare il binario, allorchè il reddito supera le 80 mila, si dovrebbe quadruplicare, o si dovrebbe almeno metterne un terzo o costituire una linea succursale; dappoichè, lo dico subito, Genova e la Liguria non pretendono una direttissima Genova-Spezia, non pretendono una ferrovia del costo di 200 milioni, come ha accennato l'onorevole ministro, non pretendono una ferrovia di grande percorso, ma si accontentano di una succursale ad esercizio economico, il cui costo sarebbe, non di 200 milioni, ma solo di 70, come è detto nella relazione Adamoli, la quale ha riconosciuto, non solo la utilità, ma la necessità di questa nuova ferrovia.

E credo che porterei vasi a Samo quando venissi qui a ripetervi che, anche dal lato della difesa del nostro paese, quella linea è indispensabile.

L'onorevole ministro della guerra non pare sia di questo parere, ma devo ritenere che l'opinione da lui espressa sia opinione sua personale, dappoichè, tutti i competenti, tutti i militari, nessuno escluso ed eccettuato, coi quali ho parlato di questa linea, dicono che essa è indispensabile e che è assolutamente urgente, se si vuole seriamente assicurare la difesa del nostro paese.

Imperocchè, ad uno o due binari, la ferrovia litoranea, con pochi colpi di un cannone di torpediniera, va in aria, e voi ricorderete che, nelle manovre navali che ebbero luogo 7 o 8 anni or sono lungo la riviera ligure, la ferrovia litoranea attuale si dovette considerare come non esistente.

Ed allora sapete quale è la nostra condizione? Che noi dobbiamo, per passare da Genova a Spezia, ossia per venire dall'alta alla media Italia, percorrere la Genova-Piacenza-Parma-Spezia, con un percorso quadruplo.

Quanto poi alla importanza economica di detto tratto di strada, l'onorevole mini-

stro, che certamente conosce i risultati della statistica a questo riguardo, sa meglio di me che, negli ultimi 10 anni, il reddito di questa ferrovia è duplicato. Da 6 anni a questa parte, ben 11 nuove importantissime industrie si sono impiantate a Spezia e lungo il litorale, alle quali si deve in gran parte l'incremento del movimento e del prodotto lordo a cui ho accennato, che oggi si può calcolare superiore a 100 mila lire a chilometro.

Non vogliamo far paragoni, ma quando troviamo che in una ferrovia esistente in un'altra regione si è quadruplicato o si sta quadruplicando il binario, mentre il reddito lordo di quella ferrovia non raggiunge le 45 mila lire, dobbiamo convenire che la Liguria orientale ha ben diritto di vedere costruita una ferrovia succursale, quando quella che essa ha attualmente con un solo binario supera il reddito di 100 mila lire a chilometro.

E senza dilungarmi troppo, perchè *intelligenti pauca!* (e spero che sarò ascoltato) io compio il mio dovere quando porto qui i voti manifestati replicatamente, anche con proteste vivaci, da quelle popolazioni.

Quelle popolazioni rappresentano 400 mila abitanti, sparsi in quattro vallate, ubertose, ricche, fertili e costituenti 100 comuni circa. È una popolazione sobria, industriale, laboriosa, ossequente alle leggi e paziente, ma fiera e gelosa della propria dignità e dei proprii diritti.

Or bene quella popolazione da qualche tempo è costretta ad emigrare e diminuisce di numero invece di aumentare, perchè per mancanza di mezzi di comunicazioni, si trova isolata dal movimento economico e dall'incremento industriale di cui subisce tutti i pesi, senza poter fruire dei vantaggi.

I suoi prodotti minerarii ed agricoli non possono essere venduti, perchè le spese e difficoltà del loro trasporto dal luogo di produzione ai mercati sono tali da renderne impossibile lo smercio utile e remunerativo, e resta quindi paralizzato ogni loro sforzo ed ogni loro energia, mentre le imposte li gravano ed impoveriscono.

Nè crediate che io esageri le tinte, nè che sia sfogo retorico il mio, quando faccio vivo appello al vostro spirito di solidarietà invocando l'attenzione vostra e del Governo sulle tristi condizioni e sulle legittime aspirazioni e rivendicazioni della Liguria interna.

Permettetemi che vi faccia la rivelazione

di un fatto che vi meraviglierà, come ha meravigliato me stesso.

Voi sapete che abbiamo votato una legge specialmente per le provincie meridionali, ma estensibile alle altre provincie del regno, con la quale il Governo si obbliga a costruire strade carrozzabili in quei comuni che sieno completamente privi di strade e si obbliga a concorrere unitamente alle provincie per i cinque sestimi della spesa, lasciando un sesto soltanto a carico del comune interessato.

Orbene a cura del Ministero dei lavori pubblici si sono fatte le indagini necessarie per sapere dove si trovano questi comuni impervi, tanto infelici da non aver neanche una strada mulattiera abbastanza comoda. Sapete che cosa è risultato? Me ne appello alla statistica ufficiale del Ministero dei lavori pubblici. Sopra 572 comuni senza strade, 345 si trovano nell'Italia settentrionale e media! Sapete quanti comuni vi sono in Liguria privi completamente di strade? dodici, e nel mio solo collegio tre. Ecco le condizioni della Liguria interna!

Ed allora, onorevole ministro, quando il rappresentante politico di questa regione viene dinnanzi a voi e vi ricorda l'impegno preso dal Governo, allorchè presentò l'ultima legge pel fabbisogno ferroviario, di pensare alla costruzione della ferrovia interna, compie il suo dovere, e credo che il Governo compierà il suo, mantenendo l'affidamento dato.

Non posso quindi essere soddisfatto, quando da parte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi si dice che tutto è utile al mondo, compresa anche la ferrovia Genova-Spezia, ma che questa non è necessaria.

Io non pretendo che si inizi la costruzione di questa ferrovia da oggi a domani, ma chiedo (e spero che l'onorevole ministro vorrà darmene l'affidamento, prima che si chiuda la presente discussione) che si affrettino gli studi, perchè al più presto la ferrovia di cui ho l'onore di parlare, sia attuata.

E se il Governo non crede di doverla costruire, in un tempo più o meno remoto, con i denari dello Stato, potrà darla in concessione, poichè vi sono domande e vi sono studi i quali dimostrano come questa ferrovia sia non solo economica, ma anche redditizia.

E nel dir ciò, onorevole ministro dei lavori pubblici, credo di interpretare il sen-

timento di tutti quanti i colleghi di quella parte della Liguria.

Se voi prendete la carta geografica e magari (posso dire con l'amico Cardani) una di quelle carte delle ferrovie che sono unite agli orari e la esaminate, rimarrete certamente sorpresi dal vedere come la plaga maggiormente priva di ferrovie sia appunto quella tra Genova e l'Italia centrale.

Una voce al centro. Come il litorale adriatico!

FIAMBERTI. Dal litorale ligure alla linea Parma-Piacenza vi sono 120 chilometri, dalla Spezia-Parma alla Genova-Voghera ve ne sono altrettanti. Sono regioni montuose e non nego che sia difficile costruirvi ferrovie, ma non già impossibile. E quando quelle popolazioni richiedono, non ferrovie a grande trazione, ma ferrovie economiche, io credo che il Governo abbia il dovere di tener conto di questo desiderio, preparando quanto è necessario, perchè al momento opportuno la costruzione venga eseguita.

Io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, spingendo la sua buona volontà ed il suo programma fino a quel limite che egli stesso deve riconoscere essere conforme a giustizia, vorrà dichiarare che il desiderio espresso da me quale rappresentante di quelle nobili popolazioni, sarà esaudito. Ed in questo mi affida anche il criterio che egli stesso accennò in una recente discussione, allorché disse che la politica ferroviaria e il ciclo della politica delle comunicazioni non solo non è chiuso ora, ma non sarà chiuso mai, e non sarà chiuso mai, perchè la politica delle comunicazioni segue sempre, ed anzi spesso deve precedere lo sviluppo economico del paese, di cui è fattore precipuo ed essenziale. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borsarelli per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda di adottare — migliorando i patti del riscatto, oggi proibitivi — onde favorire la costruzione ed il sorgere di nuove linee ferroviarie nell'interesse della economia nazionale ».

BORSARELLI. Onorevoli colleghi! L'elevato discorso pronunziato testè dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e più specialmente le nobili parole con le quali vi pose fine, mentre mi hanno molto confortato, mi hanno anche dato la dimostra-

zione della ragionevolezza della presentazione della mia interpellanza.

Ieri l'altro, l'onorevole Colajanni in un ascoltato discorso di politica estera affermava che allo elevarsi di un popolo che vuol sorgere e progredire, è mezzo efficace e potente, più ancora che la scuola stessa, la ferrovia che ne solchi le terre. Ed anche in quel punto, e udendo ciò, io pensavo che la mia interpellanza fosse opportuna.

E ciò mi dimostra pure il fatto che molti degli argomenti che avrei avuto in animo di esporre a sostegno della mia tesi sono stati preventivamente intuiti dal ministro il quale ha già dato ad essi esauriente risposta. Me infatti preoccupava il fenomeno che da circa un anno e mezzo, e forse anche da più, mentre sono state avanzate moltissime domande e sono state fatti moltissimi studi di nuove linee da costruirsi nessuna concessione è stata fatta dal Governo per la costruzione di nuove linee. E di questo fenomeno, ricercando la ragione, a me pareva doversi ripetere da un doppio ordine di cause.

Le condizioni del mercato la prima; e la seconda nella natura e nelle forme dei patti adottati ed imposti per l'eventuale riscatto delle linee.

Relativamente alle condizioni del mercato a noi non resta che augurarci che esse siano per mutare rapidamente in meglio: del resto questo argomento non entra nel dibattito odierno. Relativamente poi ai patti di riscatto, sono contento di avere udito come l'onorevole ministro, nel breve periodo da che è capo del dicastero dei lavori pubblici, abbia compreso come essi debbano essere radicalmente mutati. Non mi dilungherò a dimostrare questa necessità perchè mi riservo di esaminare a suo tempo il disegno di legge che egli ha promesso di presentare, ed in quella occasione si potrà fare in proposito un'ampia discussione.

Sono certo del resto che l'onorevole ministro, se avverrà una nuova discussione, saprà trovare, se non lo ha già trovato, il punto vero della questione, quel punto che i matematici chiamano necessario e sufficiente, cioè quel punto in cui, dati allo Stato quei diritti e quei vantaggi che gli competono, siano pur tenute in equa considerazione i diritti e i bisogni delle iniziative private che debbono potere ragionevolmente e onestamente svolgersi. Non sarebbe oculato il non farvi appello; non sa-

rebbe provvedo il non tentare ogni mezzo buono per favorirle nei giusti limiti, nello interesse locale e generale della economia del paese.

E passo ad altro :

Io devo una parola di ringraziamento all'onorevole ministro per il posto che egli ha dato, nell'elenco che ci ha letto testè, alla linea Asti-Chivasso: tralascierò quindi, per non far perdere un tempo prezioso alla Camera, di dire quali siano le ragioni che mi avevano determinato a chiedere che questa linea fosse presa nella massima considerazione, perchè la considerazione spontanea datale dall'onorevole ministro mi dispensa dall'enunciarle. A me non resta che prenderne atto, dargliene lode e porgergliene ringraziamenti.

L'onorevole ministro però mi consentirà che io gli rivolga due domande. La posizione della pratica e della procedura riflettente la linea Asti-Chivasso presentemente è la seguente: è stata chiesta la concessione di questa linea; la domanda è stata esaminata e riesaminata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e su parere di questo Consiglio il Ministero è venuto nella determinazione di concedere un sussidio di lire 7,200 a chilometro per l'esercizio e la costruzione di essa. Parrebbe ora dalle parole testè dette dall'onorevole ministro che a questa linea si stia per fare una posizione nuova, e cioè che essa dovrebbe essere costruita dall'industria privata ed essere poi esercitata dallo Stato.

Parlando di questa linea, della sua importanza, del suo avvenire e delle speranze anche vicine che vi si collegano, a me si impone un certo riserbo, e una certa delicatezza mi vieta di dire ora, o di forzare il ministro a dire aperto a che punto siano certe trattative che raccomando al suo patriottismo. Posso peraltro affermare che la importanza della Asti-Chivasso non è determinata soltanto dalla fertilità e ubertosità delle terre che attraverserà, dalla fitta e industriale popolazione ai cui bisogni dovrà servire, ma puranco da che essa tende ad un'altra mèta, alla quale mi pare essere facile profeta, auspicando. Essa cioè è destinata ad essere la più breve e naturale congiunzione fra il mare e le Alpi.

Ma ecco la domanda che rivolgo al ministro: data la determinazione del sussidio in lire 7,200 a chilometro; data l'intenzione del Governo, d'affidare ai privati la costruzione e di riserbare a sè l'esercizio; quale

sarà la divisione di questo sussidio? quale sarà la parte che rimarrà per la costruzione, e quale la parte detratta per l'esercizio?

Inoltre domando: chi sarà il concessionario di questa linea? Finora il concessionario richiedente di questa linea era stata la città d'Asti, con nobile ed encomiabile iniziativa; ebbene, seguirà ad essere essa il concessionario?

E vengo ad altra domanda. E qui, mi è forza accennare ad un fenomeno che purtroppo si verifica ed al quale bisogna portare un rimedio. A tale effetto, invoco la energica ed intelligente volontà del ministro.

Allorquando nasce l'idea d'una ferrovia, allorquando si fanno i comizi, allorquando si desta l'opinione pubblica favorevole alla ferrovia medesima, avviene che i comuni l'accettino tutti in massa e plaudano a questa idea; ma, quando, poi, si viene alla votazione dei sussidi, vi sono comuni volenterosi e generosi, ma vi sono anche comuni i quali, sotto specie d'accortezza, nascondono, invece, la malizia e negano qualunque sussidio, con la certezza che, tanto, la linea si costruirà egualmente.

Ora, se in casi analoghi, e anche di minore importanza, come quello della costruzione di una strada comunale o provinciale, come nei consorzi di irrigazione, la legge ha il modo di far concorrere tutti coloro che hanno il debito morale di concorrervi, perchè ne avranno i vantaggi e gli utili; perchè mai per la costruzione di una ferrovia, non si tenterà di ottenere questo stesso scopo che, in fin dei conti, si risolve in un'equa distribuzione d'oneri, dove c'è l'equa e, qualche volta, preponderante distribuzione di vantaggi e di utili?

Rivolgo pertanto viva preghiera al ministro, perchè trovi modo che i più non siano sfruttati dai meno; e che gli oneri non siano sopportati soltanto dai comuni diligenti, i quali dovrebbero avere un premio per la loro nobile iniziativa, per la loro generosità e per la spontaneità del loro concorso, e si trovano ad averne svantaggio, ma anche dai comuni invece neghittosi o maliziosi. (*Ha ragione!*).

Nel caso presente e collè norme attuali si verifica infatti una giustizia distributiva applicata a rovescio poichè quanto dai meno diligenti o dai riottosi viene maliziosamente rifiutato o negato deve necessariamente accollarsi ai più degni ed ai più diligenti.

E, dopo ciò, vengo ad un'altra osservazione.

Devo dire una parola di lode e di ringraziamento al ministro (ed in ciò m'unisco a quanto ha detto testè l'onorevole Spallanzani), perchè, con veduta larga, pratica ed utile pel nostro paese, egli volle far sì che un ben proporzionato sussidio sia dato all'iniziativa di linee tramviarie: sussidio non ristretto a linee tramviarie tra capoluoghi e comuni d'alta importanza, i quali, in generale, sono forniti già di mezzi di trasporto; ma a comuni di importanza secondaria.

Egli promise generosi sussidi anche all'iniziativa d'enti che, pure non avendo una classifica tra i comuni più importanti dimostrino colle energie di saper sorgere e tentino di salire ad un avvenire migliore.

Io sono certo che il Ministero avrà anche dal collegio, che in questa Camera ho l'onore di rappresentare, un largo applauso e viva e profonda riconoscenza. Poichè a me è concesso da ciò trarre l'augurio che una valle, per importanza, degnissima di ogni considerazione, la valle Cerrina, possa tra poco, vedersi solcata da un mezzo di trasporto che agogna di avere e di cui tanto necessita.

Onorevoli colleghi, io ho esposto alcune considerazioni che l'ora tarda e le preventive dichiarazioni dell'onorevole ministro hanno anche abbreviate; io ho rivolto alcune domande sull'argomento che credo importantissime per se stesse all'onorevole ministro; a me non resta che augurarmi che nella sua risposta, e nel disegno di legge che egli presenterà io possa trovare ciò che accontenti non soltanto me suo modesto interrogante, ma anche le aspirazioni del paese, quelle aspirazioni che egli nella chiusa del suo discorso ha mostrato di tanto bene comprendere e di così nobilmente voler favorire. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Casciani, ha facoltà di svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, a rendere più sollecite e più agevoli le comunicazioni fra Firenze e l'Alta Italia non ritenga urgente istituire la trazione elettrica sulla linea Pistoia-Bologna ».

CASCIANI. Onorevoli colleghi, dirò soltanto poche parole, perchè le ragioni che avevano indotto me a presentare due interpellanze sono state svolte ampiamente, con identità d'intenti, dall'onorevole Morrelli-Gualtierotti.

Nella prima interpellanza aveva chiesto quali erano i propositi del Ministero per rendere più agevoli e più facili le comunicazioni tra la valle dell'Arno e la valle del Po; nella seconda avevo domandato se, in attesa dei provvedimenti definitivi, il Ministero non avesse intanto creduto urgente di istituire la trazione elettrica sulla linea Porrettana.

L'onorevole ministro oggi ha indicato quale sia il suo proposito; ma un solo punto non apparisce chiaro per noi, cioè con quale indirizzo definitivo egli voglia far compiere gli studi per mettere in rapporto diretto la Toscana con le altre regioni dell'alta Italia.

L'onorevole ministro ha riconosciuto la urgenza di provvedere con una linea direttissima alla deficienza della linea Porrettana.

Di questa deficienza, di questo esaurimento della potenzialità della linea, ne sento parlare ormai da oltre dieci anni, durante i quali si è sempre ripetuto che questa linea non poteva più sopportare alcun aumento di traffico.

Ora in dieci anni sono avvenuti due fatti importanti che smentiscono questa affermazione; prima: un aumento nel movimento del traffico dal 1900 in poi, che ha quasi raddoppiato il traffico su questa linea mentre essa ha corrisposto completamente e regolarmente al suo ufficio, come poche altre linee hanno corrisposto.

Inoltre, avvenuta l'avocazione delle linee ferroviarie allo Stato, prima del riscatto delle Meridionali, tutte le merci dell'Italia meridionale furono inviate sulla linea Porrettana, raddoppiando il numero dei carri che sulla Porrettana transitavano, ed anche a queste nuove necessità del traffico la linea ha risposto mirabilmente.

Quando si vuole far passare un progetto di legge ed affermare indispensabile l'esecuzione di una linea si mettono qui innanzi una serie di ragioni che paiono inoppugnabili, come se non avessero bisogno di dimostrazione. Ora se si esaminano i fatti quali essi sono, non quali si affermano, risulta invece questo: che la linea porrettana ha una regolarità di servizio come poche altre linee. Sebbene dal giorno, in cui fu detto che questa era una linea non più suscettibile di aumento, il traffico sia raddoppiato.

I tecnici assicurano che con opportune modificazioni, con raddoppiamento di binari, con la trazione elettrica avverrebbe un tale aumento di potenzialità, che per molti

anni non si renderebbe indispensabile quella soluzione definitiva, a cui ha accennato l'onorevole ministro.

Sulla linea Porrettana, può parere strano quello che affermo, ma non lo direi se i fatti non lo dimostrassero, sono più rare, che altrove, le interruzioni di servizio: sono rari i disastri, non frequenti i ritardi.

Le interruzioni le avete avute quest'anno sulla Maremmana, sulla Firenze-Empoli, sulla Napoli-Roma, su altre linee ma da un pezzo non le avete avute sulla Porrettana. Anche quei disastri, che parvero quasi abituali su tante linee, non si ebbero fortunatamente sulla nostra. Ma c'è di più e di meglio: i ritardi sulla porrettana sono minori che altrove. I direttissimi, che partono da Milano, il massimo ritardo lo subiscono nel tratto da Milano a Bologna. Quando arrivano a Firenze essi conservano il ritardo, che avevano alla stazione di Bologna quando non riguadagnano una parte del tempo perduto.

Io sono pronto a mostrare gli specchietti ufficiali dei ritardi che si verificarono in quest'ultimi tempi, ma è del resto, inutile perchè il ministro, li conosce meglio di me.

Quindi, se si portassero opportune modificazioni a questa linea, se si facessero quei raddoppiamenti di binario, a cui ha alluso l'onorevole Morelli-Gualtierotti, e, soprattutto, se si istituisse la trazione elettrica, si potrebbe raddoppiare la potenzialità della linea e ritardare, di molti anni, quella soluzione definitiva del problema, che un giorno dovrà adottarsi.

Ma io voglio ammettere per un momento, sebbene ciò non sia dimostrato dai fatti, la opportunità di un provvedimento definitivo per stabilire rapporti più agevoli, più pronti, più facili fra la valle dell'Arno con l'Italia superiore.

Ammettiamo, se volete, come dimostrato questo fatto, che pure non è. Allora, se sarà necessario migliorare le comunicazioni tra la Valle del Po e la Valle dell'Arno, bisognerà pur vedere che questi miglioramenti servano non agli interessi di pochi ma agli interessi economici e commerciali di tutta una regione. Questo è il punto vero della questione che tanto ci interessa.

Quando si dovrà adottare una risoluzione definitiva, si dovrà fare in modo, pur conciliando ideali nobilissimi che io rispetto, di non trascurare gli interessi, consolidati

oramai sulla linea esistente, e che hanno diritto di essere riconosciuti.

Ora, se voi allontanerete lo sbocco della linea Porrettana dallo sbocco attuale, danneggerete il circondario di Pistoia dove sorgono industrie, che promettono di diventare fiorenti; danneggerete la provincia di Lucca, che ha risorse industriali ed agricole fortissime; danneggerete il porto di Viareggio e quello di Livorno, destinato a diventare l'emporio commerciale della Toscana.

Di tutta la Toscana quindi due terzi saranno trascurati o danneggiati da questa linea, mentre un terzo soltanto ne avrà giovamento.

Quando un Governo deve risolvere un problema economico di tanta importanza, è evidente, se vuol essere giusto, che deve risolverlo in armonia coi bisogni della grande maggioranza della popolazione.

Ma si obietterà: la Commissione reale ha pronunciato il suo giudizio.

La Commissione reale dette il parere che tutti conoscono perchè rispose ad una domanda precisa che le fu rivolta dal Governo.

Alla Commissione reale fu chiesto soltanto che dicesse quale era il tracciato migliore per una più rapida comunicazione tra Firenze e Bologna.

E qui sta l'errore.

Una questione ferroviaria massime quando si tratta di costruire una grande linea che importa una spesa considerevole, non deve essere impostata così.

Alla Commissione doveva essere richiesto: quale è il tracciato che meglio risponda agli interessi commerciali, industriali ed agricoli della valle del Po e della valle dell'Arno?

Così soltanto doveva essere messa la questione, perchè fosse risolta con un criterio di interesse generale.

Si vuole forse colla nuova linea ferroviaria pensare unicamente al trasporto dei passeggeri? È il movimento commerciale di una regione che deve prendere di mira principalmente una linea ferroviaria; ma se vi allontanate dai centri di produzione, dai luoghi ove il commercio è più fiorente, invece di favorire il movimento ascensionale della produzione e del commercio, non fate che ostacolarlo.

Permettetemi un ricordo.

Quando Venezia chiese la grande linea di navigazione per l'Oriente, quando ha invocato che siano fatte nuove linee ferroviarie per metterla in rapporto con tutto il Trentino e col Brennero, quando ha chiesto nuove linee fluviali, per mezzo della navigazione interna, non ha pensato ai ricordi gloriosi della sua storia, nè alla bellezza dei suoi palazzi e delle sue chiese, ma ai commerci fiorenti di un giorno, oggi semispentiti, che per mezzo delle comunicazioni marittime, terrestri e fluviali possono tornare all'antico splendore.

E al movimento commerciale di un paese che si deve pensare: a questo principalmente servono le ferrovie. Quindi, se il Governo dimenticherà nella soluzione di questo grande problema ferroviario che ci sono interessi ormai consolidati su alcune linee, se dimenticherà che ci sono regioni le quali oltre a non aver vantaggi da questa nuova linea saranno da essa danneggiate, compirà una opera impolitica, della quale un giorno si dovrà pentire.

Intendiamoci, perchè non amo essere frainteso, ne che si dia alle mie parole un significato diverso da quello che hanno.

Qualsiasi soluzione il Governo voglia prendere, non dovrà danneggiare nessuno dei paesi che ora beneficiano delle linee esistenti, ma dovrà cercare una soluzione che risponda ugualmente all'interesse di tutti, se vuole essere un Governo equo e riconoscere il diritto della maggioranza delle popolazioni.

Non vi è urgenza di provvedere, provvederete a suo tempo.

MERCI. Come non v'è urgenza?

CASCIANI. No: non vi è. La Porrettana ripeto, ha risposto e risponde finora a tutte le necessità del traffico. Essa presenta sicuramente difficoltà di esercizio, ma su quella linea vi è un personale talmente abile, diligente, sperimentato, cominciando dal personale di stazione e dai tecnici, per andare fino al personale viaggiante, che ha saputo superare abilmente tutte le difficoltà. Il personale si è talmente specializzato nell'esercizio di quella linea, che compie un'opera veramente commendevole: onde sono lieto di attestarlo qui dinanzi al ministro, che ha sentito altre volte tante voci di critica e di biasimo per il servizio di altre linee.

Intanto mentre si attende, l'onorevole

ministro ha l'obbligo di mantenere l'impegno preso in questa Camera: se ciò non facesse, l'opera sua sarebbe male giudicata dalle nostre popolazioni. Lo ha ricordato l'onorevole Morelli-Gualtierotti, debbo ricordarlo anch'io. In un documento ufficiale, il direttore generale delle ferrovie annunziò che sarebbero migliorate le comunicazioni sulla Porrettana per mezzo della trazione elettrica. Uguali dichiarazioni furono fatte dal ministro dei lavori pubblici, onorevole Gianturco.

Pochi mesi fa, l'onorevole Dari rispondendo ad una mia interrogazione con la quale gli chiedo quando sarebbero stati iniziati i lavori della trazione elettrica sulla Porrettana, rispondeva a nome del Governo, che si erano dovuti ritardare di qualche tempo questi lavori, ma che entro l'agosto sarebbero cominciati ed entro due anni sarebbero compiuti.

La sua dichiarazione è inserita nelle pubblicazioni ufficiali della Camera.

Che fiducia volete che abbiano le popolazioni in queste promesse se a pochi mesi di distanza il Governo abbandona il programma enunciato per non riconoscere la necessità di mantenere l'impegno preso col Parlamento?

Se anche non vi fosse urgente necessità di migliorare il servizio ferroviario colla trazione elettrica, solamente per una questione di dignità il Governo dovrebbe ritornare sulla questione, mantenendo gli impegni presi col Parlamento nazionale.

La trazione elettrica, ha detto il ministro, non costa una somma molto rilevante. Mentre la linea direttissima costa 150 milioni di lire...

Voci. 150 milioni!...

CASCIANI. ...la trazione elettrica non costa che 8 milioni! Ora prima di compiere la direttissima ci vorranno certo molti anni nei quali, se sono esatte le informazioni dell'onorevole ministro, le difficoltà d'esercizio su questa linea diverranno ogni giorno più gravi.

Pare quindi ragionevole e logico dal momento che la trazione elettrica si può impiantare con molta sollecitudine, e con spesa poco rilevante che essa debba essere eseguita così per mantenere le promesse fatte dal Governo come per migliorare in tutto questo periodo la trazione su quella linea, secondo le promesse fatte solennemente in questa Camera.

Una sola obiezione l'onorevole ministro potrebbe fare a questa richiesta, cioè che costruita la grande linea, la trazione elettrica potrebbe diventare inutile onde si farebbe una spesa non giustificata. Ma a questo si può rispondere prima di tutto che essa potrà essere applicata alle altre linee che fanno capo a Pistoia, poi che su quella linea la trazione elettrica sarà proprio utile.

Anche quando si avrà una nuova linea direttissima la nostra linea dell'Appennino dovrà conservare, e conserverà sicuramente sempre, un notevole movimento di traffico, per il quale la trazione elettrica può essere di un grandissimo aiuto, non soltanto per la rapidità delle comunicazioni, quanto per la facilità e il costo della trazione stessa. Quindi confido che l'onorevole Bertolini, riesaminando con quella equità che è propria del suo carattere, la questione, ristudiando i precedenti e gli impegni presi dai suoi predecessori, accoglierà la nostra preghiera, di istituire l'impianto di quella trazione elettrica che è richiesta dall'aumento crescente del traffico e vivamente desiderata dalle nostre popolazioni.

Nelle antiche promesse, onorevole ministro, confido. Ho dovuto parlare a lei con risoluta schiettezza, mettendo in dubbio la coerenza del Governo; di questo mi duole per lei, verso il quale ho grandissima stima: ma ella deve comprendere che io pure ho gravi doveri da compiere e che ho voluto compierli ad ogni costo... (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*).

... ed ella comprenderà che io ho l'obbligo di richiamare il Governo a mantenere gli impegni assunti.

Io confido che esso vorrà riesaminare la questione ed appagare il desiderio delle nostre popolazioni.

Si ricordi, onorevole ministro, che un Governo deve essere soprattutto giusto. In questa giustizia noi confidiamo! (*Bravo! Bene!*).

PRESIDENTE. Poichè parecchi di coloro, che hanno già svolto le interpellanze, si sono astenuti dal dichiarare se siano soddisfatti, riservandosi di farlo dopo aver avuto ulteriori dichiarazioni e risposte dall'onorevole ministro, e ritenendo che l'onorevole ministro intenda di soddisfare domani questi loro desideri, credo opportuno di rimettere a domani il seguito dello svolgimento di queste interpellanze.

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

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

LUCIFERO ALFONSO, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere le ragioni del ritardo della presa in consegna e della prosecuzione dei lavori, cominciati da oltre 12 anni, per la sistemazione della strada comunale obbligatoria Cassano-Civita, così urgente per le comunicazioni col capoluogo del circondario.

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere per quali ragioni non si provveda ad eseguire, secondo gli affidamenti dati, la piattaforma stradale e la sezione della galleria nella linea a scartamento ridotto Spezzano-Lagonero nella proporzione adatta alla circolazione dei vagoni, al completo di merci, della dimensione dello scartamento ordinario.

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere le ragioni dell'indugio nell'attuazione della legge sulle cancellerie, indugio che tiene in grande agitazione una classe di funzionari assai numerosa.

« Cimorelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se non creda di presentare un disegno di legge il quale esoneri dalla tassa di ricchezza mobile la somma di lire cento che viene pagata ai fregiati della medaglia d'argento al valore militare.

« Graffagni, Dal Verme ».

« I sottoscritti domandano di interpellare l'onorevole ministro dell'interno intorno agli inconvenienti ai quali dà luogo la legislazione attuale per l'esercizio farmaceu-

tico e intorno ai provvedimenti legislativi da adottare in argomento.

« Gallina Giacinto, Battaglieri, Campi-Numa, Rebaudengo, Mantovani, Basetti, Orioles, Bona, Giaccone, Graffagni, Raineri, Cavagnari, Margaria, Umani, Ginori-Conti, Calleri, Lucchini, Berenini, Di Saluz, Ottavi, Artom, Battelli-Credaro, Da Como, Cornalba, Camerani, Meritani, Tizzoni, Queirolo, Bianchi Emilio, Valeri, Targioni, Rosadi, Merzi, Pescetti, Bruniati, Guastavino, Rota Attilio, Pandolfini, Danieli, Vecchini, Santini, Brizzolesi, Cornaggia, Loero, Faelli, Agnesi, Filii-Astolfone, Astengo, Ruffo, Spallanzani, Negri De Salvi, Rota Francesco, Ferraris Carlo, Papadopoli, Carugati, Fiamberti, Morando, Dell'Acqua, Casciani, Fani, De Andreis, Gucci-Bosehi, Medici, Botteri, Mira, Celesia, Podestà, Tecchio, Callaini, Poggi, Roselli, Fusco, Rampoldi, Molmenti, Bonicelli, Castiglioni, Morelli-Gualtierotti, Reggio, Maraini Emilio, Bergamasco, Guicciardini, Calvi, Bizzozero, Scalini, De Amicis, Greppi, Manna, Scellingo, Ciappi, Angiolini, Marzotto, Pala, Turati, Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sul nuovo organico dei ferrovieri della Circum-Etna, col quale vengono peggiorate le condizioni economiche e morali del personale, e per sapere se intenda eliminare definitivamente la causa del disordine che fa funzionare male la linea e che tiene in continua e crescente agitazione tanto il personale quanto il commercio e i cittadini.

« De Felice-Giuffrida ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, e svolte al loro turno; e così le interpellanze, se gli onorevoli ministri cui sono dirette non vi si oppongano nei termini regolamentari.

È stata presentata anche una mozione, di cui prego l'onorevole segretario di dare lettura.

LUCIFERO ALFONSO, segretario, legge:

« La Camera, riconoscendo che l'attuale sistema dell'amministrazione della marina mercantile, ora sparso fra vari Ministeri, non consente unità di metodo e d'indirizzo nella tutela dei grandi interessi delle industrie marittime, fa voti al Governo che siano raggruppati in una sola amministrazione tutti i servizi riguardanti la navigazione libera e sovvenzionata, la gente di mare, l'esercizio dell'industria della pesca marittima considerata sotto ogni suo aspetto, la gestione e la tutela del Demanio marittimo, il servizio amministrativo ed economico dei porti dello Stato e delle colonie, l'esercizio dei fari e delle segnalazioni marittime, ed in generale tutto quanto riguarda l'industria di trasporto di persone e di cose per via di mare.

« Celesia, Astengo, Agnesi, Valentino, Guastavino, Reggio, Graffagni, Cavagnari, Botteri, De Bellis ».

PRESIDENTE. Ho fatto leggere questa mozione perchè è firmata da dieci deputati: sarà poi stabilito il giorno per lo svolgimento.

Sull'ordine del giorno.

CAMPI EMILIO. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPI EMILIO. Chiedo che domani sia iscritto nell'ordine del giorno lo svolgimento della proposta di legge: « Costituzione in comune di Ossona, frazione di Casorezzo ».

PRESIDENTE. Se l'onorevole presidente del Consiglio non ha nulla in contrario, così rimarrà stabilito.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Consento.

PRESIDENTE. Sta bene.

(*Rimane così stabilito*).

La seduta termina alle 18.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Campi Emilio per la costituzione in comune di Ossona, frazione di Casorezzo.

3. Seguito dello svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni relative a costruzioni ferroviarie.

4. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1908-909 (889, 889-bis).

Discussione dei disegni di legge:

5. Provvedimenti per i bilanci delle Colonie d'Africa e per il contributo dello Stato nelle spese delle Colonie stesse (931).

6. Garanzie e disciplina della magistratura (855).

7. Modificazioni all'ordinamento giudiziario (932).

8. Autorizzazione di spese per opere pubbliche, ripartizione di stanziamenti e trasporti di fondi negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1907-908 e 1908-909 (937).

9. *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:

10. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

11. Sovvenzioni alle masse interne dei corpi del regio esercito (825).

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 per il 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 continuata 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. Mutualità scolastiche (244).

21. *Seguito della discussione sui disegni di legge:*

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:

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

24. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

25. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

26. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

27. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

28. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

29. Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara (696).

30. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

31. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.

