

## LDXXV.

## TORNATA DI VENERDÌ 13 MARZO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

## I N D I C E.

<b>Comunicazione</b> della Presidenza: ( <i>Invito alla commemorazione di Nicolò Gallo in Girgenti</i> ) . . . . .	Pag. 20285
<b>Disegno</b> di legge ( <i>Presentazione</i> ):	
Modificazioni alla legge sugli infortuni del lavoro (Cocco-Ortu). . . . .	20272
<b>Interpellanze</b> e interrogazioni ( <i>Seguito dello svolgimento</i> ):	
Nuove comunicazioni ferroviarie:	
AGNESI . . . . .	20260
ANGIOLINI . . . . .	20250
ARLOTTA . . . . .	20270
ASTENGO . . . . .	20255
BERGAMASCO . . . . .	20271
BERTOLINI ( <i>ministro</i> ) . . . . .	20243-72-81
BRIZZOLESI . . . . .	20262
CALVI GAETANO . . . . .	20248
CALISSANO . . . . .	20266
CARDANI . . . . .	20250
CASCIANI . . . . .	20283
CAVAGNARI . . . . .	20250
DAL VERME . . . . .	20244
FALASCHI . . . . .	20281
FIAMBERTI . . . . .	20282
FERA . . . . .	20242-83
GALLINI . . . . .	20265
GREPPI . . . . .	20247
GUASTAVINO . . . . .	20244
LOERO . . . . .	20266
LUCIFERO ALFONSO . . . . .	20282
MERCI . . . . .	20249
MORELLI-GUALTIEROTTI . . . . .	20281
MOSCHINI . . . . .	20271
PASCALE . . . . .	20263-84
PANIÈ . . . . .	20257
PINI . . . . .	20249
PISTOJA . . . . .	20246
ROTA FRANCESCO . . . . .	20265
REGGIO . . . . .	20246
SERRISTORI . . . . .	20264
TORRIGIANI . . . . .	20243

**Interrogazioni:**

Approdo a Villa S. Giovanni:	
DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	Pag. 20238
LIBBETINI GESUALDO . . . . .	20238
Sciopero dei fornai di Piacenza:	
FACTA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	20239
RAINERI . . . . .	20239
Cancellerie:	
CIMORELLI . . . . .	20241
Pozzo ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	20240

**Osservazioni e proposte:**

Lavori parlamentari:	
GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	20285

**Proposta** di legge (*Scoglimento*):

Costituzione del comune di Ossonà:	
CAMPI EMILIO . . . . .	20241
FACTA ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	20242

**Relazione** (*Presentazione*):

Separazione del comune di Cellere dal mandamento di Toscanella e sua aggregazione a quello di Valentano (LEALI) . . . . .	20255
---	-------

**Verificazione** di poteri (*Convalidazione*):

Elezione del collegio di Susa (Richard) . . . . .	20238
---	-------

La seduta comincia alle 14.10.

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

**Petizioni.**

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

SCALINI, *segretario*, legge:

6898. L'onorevole Rondani presenta una petizione firmata da vari salariati comunali e provinciali e delle opere pie, i quali chiedono che i loro stipendi vengano migliorati e che le loro condizioni di carriera e di pen-

sione vengano assicurate a norma di apposite leggi.

6899. L'onorevole senatore Tasca-Lanza, presidente della « Lega Democratica radicale di Palermo », presenta una petizione a firma di molti cittadini, nella quale si fanno voti perchè la Camera ordini un'inchiesta parlamentare su tutta l'amministrazione della pubblica istruzione e sulle gestioni dei ministri succedutisi alla Minerva.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Giunti, di giorni 10; Francica-Nava, di 15; per motivi di salute, gli onorevoli: Di Stefano Giuseppe, di giorni 10, e Galluppi, di 120.

(Sono conceduti).

### Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni nella tornata del 10 marzo ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente; e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima:

Collegio di Susa — Eletto: Giulio Richard.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione; e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Libertini Gesualdo al ministro dei lavori pubblici « sulla necessità di portare a compimento al più presto i lavori di completamento dell'approdo a Villa S. Giovanni ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non appena compiuti i lavori di due milioni che, nel porto di Villa S. Giovanni, aveva eseguiti l'impresa Vitali, nella primavera passata, cioè nell'aprile 1907, le furono assegnati altri lavori suppletivi per

250 mila lire, cosa che l'onorevole Libertini sa perfettamente bene.

Ora questo lavoro è in corso di esecuzione e non potrà essere compiuto, secondo le clausole del contratto, che nel dicembre del corrente anno.

Mentre questo lavoro è in corso di adempimento, si sta allestendo il progetto di massima per le maggiori opere previste dalla Commissione del piano regolatore, di un milione e 100 mila lire: progetto di massima che a quest'ora sarebbe stato compiuto, se la necessità di riparare ai danni, causati dall'ultimo calamitoso terremoto, non avesse assorbito quasi per intero l'attività del personale.

In seguito alle nostre recenti richieste, il Genio civile ci fa sapere che tra breve sarà in grado di presentare all'approvazione l'intero progetto di massima, che servirà di base ai progetti di dettaglio ed esecutivi delle singole opere, attinenti al completo assetto del porto di Villa S. Giovanni.

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

LIBERTINI GESUALDO. Il traffico che oramai si svolge nel porto di Villa S. Giovanni è di grande rilievo come ho potuto constatare *de visu* e ciò in conseguenza della intensificazione delle comunicazioni tra la terraferma e la Sicilia. Si è perciò che mi sono creduto in dovere di chiedere le ragioni per le quali non si procede con maggiore celerità ai lavori occorrenti pel completamento di quell'approdo. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle spiegazioni datemi; però non posso a meno di raccomandargli caldamente perchè, anche a preferenza di qualsiasi altra opera, si vogliano concretare ed esaurire gli studi necessari per tale completamento.

Dal giorno in cui le ferrovie sono passate allo Stato ed anche il traffico si è unificato, si è resa necessaria una maggiore rapidità nei mezzi di trasporto tra questi due punti.

Una delle principali lagnanze che si sono espresse in questa Camera e fuori, da me pel trasporto degli agrumi, dall'onorevole De Felice e da altri per gli zolfi, è stata quella che riflette la mancanza dei carri pel movimento delle superiori derrate in Sicilia.

Orbene, la ragione della mancanza di questi carri sta appunto nelle difficoltà di approdo a Villa San Giovanni, dove, per-

dendosi molto tempo, i carri non possono speditamente essere inoltrati nell'isola.

Pertanto, pur dichiarandomi soddisfatto delle spiegazioni datemi, debbo insistere perchè si risolva questa questione che interessa moltissimo le comunicazioni, e quindi il traffico, fra la Sicilia e il continente.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Raineri al ministro dell'interno « sull'attuale sciopero dei fornai di Piacenza e sulla speranza che vi sia un sollecito componimento tra padroni ed operai ».

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

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** In seguito all'applicazione della legge sul riposo festivo, i lavoratori fornai di Piacenza presentarono un memoriale ai padroni dei forni, nel quale, tra le altre, facevano questa domanda: che il giorno festivo portasse tuttavia il pagamento della mercede. I padroni dei forni non accettarono, imperocchè, pagando gli operai a giornata, intendevano di escludere il giorno di riposo. Dopo questo rifiuto i lavoratori fornai abbandonarono il lavoro. Però il pane non è mancato alla cittadinanza, poichè i fornai, servendosi del personale disponibile nelle loro stesse famiglie, hanno potuto sufficientemente soddisfare al consumo.

Scoppiato lo sciopero, si tentò immediatamente di comporlo; e la stessa autorità comunale interpose i suoi buoni uffici per farlo cessare. Ma per divergenze che ora è inutile ricordare, non si potè venire a capo di nulla; cosicchè sono costretto a dire all'onorevole Raineri che lo sciopero dura tuttora, senza gravi conseguenze però, poichè, come ho detto poc'anzi, per quanto riguarda il consumo provvedono abbastanza bene i padroni dei forni.

Tuttavia, rispondendo all'ultima parte dell'interrogazione dell'onorevole Raineri, nutro le più vive speranze che lo sciopero sarà composto. Se per ragioni affatto momentanee non venne accettato l'arbitrato dell'autorità municipale, voglio tuttavia confidare che in momenti più calmi, per mezzo della stessa autorità o in altro modo, si possa finalmente venire ad un componimento, che ho anzi ragione di ritenere non lontano. Tolti di mezzo gli equivoci, poichè tutte le autorità fanno il possibile per comporre il dissidio, ho viva speranza che questo sciopero possa essere composto.

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

**RAINERI.** Le notizie che mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato concordano con quelle che io stesso ho.

Aggiungo solo che la richiesta dei lavoratori di essere pagati anche nella giornata non lavorativa concessa per turno agli effetti del riposo ebdomadario, verrebbe ora accettata dai padroni, il che concorrerebbe certo a rendere più facile quell'accomodamento che è nel desiderio di tutti.

Questo sciopero dura ormai troppo. Sono già dieci giorni, ed io credo che ormai non sieno le differenze di carattere economico che possano tener divise le due parti, ma sia invece la difficoltà incontrata per arrivare a costituire un arbitrato, e dar forma concreta alle trattative per un accomodamento.

Credo che se fosse già applicato quel decreto ministeriale, che è richiamato dalla legge sul riposo festivo, in ordine al riposo dei lavoratori fornai, forse le cose sarebbero molto facilitate.

Credo inoltre che se l'autorità governativa stessa, giacchè è stata tagliata fuori l'autorità comunale, o qualche altra autorità, come ne è stato manifestato il desiderio dagli stessi lavoratori, intervenisse, l'accomodamento non sarebbe difficile.

Dico questo, perchè, da ambe le parti vi è il desiderio di accomodarsi mentre non è intervenuto ancora nessuno a fare opera di accomodamento.

Mi auguro, e con questo sono lieto di trovarmi concorde col Governo, che si trovi il modo, il momento e l'occasione per arrivare ad un componimento che dia pace agli uni ed agli altri.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione degli onorevoli Giaccone, Calleri, Falletti e Agnesi al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i suoi intendimenti in ordine alla costruzione della linea ferroviaria Ceva-Mondovì-Fossano ».

Poichè gli onorevoli interroganti non sono presenti, questa interrogazione si intende ritirata.

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

Però l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia chiede di rispondere subito alla interrogazione annunciata dell'onorevole Cimorelli al ministro di grazia e giustizia « per sapere le ragioni dell'indugio nell'attuazione della legge sulle cancel-

lerie, indugio che tiene in grande agitazione una classe di funzionari assai numerosa ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Niuno più di me può comprendere le legittime impazienze della numerosa classe dei funzionari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, epperò ben volentieri rispondo fin da ora all'interrogazione dell'onorevole Cimorelli.

L'onorevole Cimorelli non ignora tutta la lunga via che l'Amministrazione centrale e gli uffici giudiziari dovettero percorrere per giungere all'attuazione del nuovo organico.

La compilazione e promulgazione delle disposizioni transitorie, di attuazione, e di coordinamento della nuova legge con le precedenti;

la ripartizione di 5966 funzionari tra i 1931 uffici, lasciando fuori pianta i 300 alunni gratuiti, e comprendendo negli uffici quelli del pubblico ministero presso le corti e i tribunali, nonché le sezioni di corte d'appello;

lo scrutinio di tutti i funzionari, per opera delle Commissioni distrettuali, e la loro classifica in tre distinte liste, di promovibili per merito, di promovibili per anzianità, e di impromovibili;

l'esame dei reclami e la revisione degli scrutini;

i numerosi collocamenti a riposo nei limiti di età fissati dalla nuova legge;

le promozioni ai posti superiori creati dal nuovo organico, o resi vacanti dagli straordinari collocamenti a riposo, o dalle ordinarie eliminazioni; promozioni che dovevano precedere non seguire la nuova graduatoria generale, la quale poteva tutto al più questa essere formata nello stesso tempo ed in un solo contesto, come fu fatto; poichè la nuova graduatoria generale deve assegnare ad ogni funzionario il suo nuovo grado e classe in conformità della nuova tabella organica;

i tramutamenti e le assegnazioni di sede, derivanti dalla attuazione stessa del nuovo organico, o da esigenze di servizio o da legittime aspirazioni dei funzionari; tramutamenti e assegnazioni di sede che a loro volta dovevano farsi contemporaneamente all'attuazione del nuovo organico, non potendo i nuovi gradi scompagnarsi dalle rispettive sedi e dalle corrispondenti piante organiche;

le assegnazioni dei nuovi stipendi, immediatamente per intero, o gradualmente in tre esercizi, secondo che esse derivino o meno dall'attuazione del nuovo organico;

non foss'altro, l'attribuzione ad ogni funzionario delle nuove qualifiche stabilite dal nuovo organico, con semplificazione delle denominazioni precedenti, prolisse e confuse;

i continui spostamenti nella formazione della nuova graduatoria generale, derivanti da molte cause, non escluso qualche sbaglio inevitabile in un movimento così vasto e complesso, con ripercussione nella massa delle promozioni in ogni singolo grado, per l'alternazione nelle promozioni stesse — due per merito e uno per anzianità — stabilita dalla legge;

l'esame delle istanze degli interessati, delle proposte e dei rapporti ufficiali, senza dire delle sollecitazioni innumerevoli.

Tutto ciò vi dice quanto lungo, grave e fastidioso sia stato il lavoro a cui l'amministrazione ha dovuto procedere.

È un movimento universale quale non si è avuto mai, reso più intricato anche dall'applicazione, nella misura consentita dalle esigenze del servizio e dal rispetto alle nuove piante, dell'articolo 22 della legge, il quale consente che a domanda o d'ufficio i funzionari, i quali, per effetto dell'attuazione del nuovo organico dovessero cambiare di residenza o di funzioni, possano essere mantenuti nelle residenze attuali e nelle attuali funzioni, anche quando per l'attuazione della legge conseguano la promozione od un aumento di stipendio.

Il quadro, a grandi pennellate, che ho avuto l'onore di disegnare, persuaderà, confido, l'onorevole Cimorelli, che il compito dell'Amministrazione, come non fu facile, non poteva essere breve, e vorrà assolverla dall'accusa di ritardo che egli le ha mosso nella sua interrogazione, ritardo non comparabile a quelli verificatisi nell'attuazione di altre riforme organiche assai più limitate. È bene tener presente che oltre quattro mesi furono consumati dallo scrutinio generale e dalla revisione degli scrutini, e ciò nei termini stabiliti dalla legge.

Il tutto ormai è pronto; d'altra parte nessun danno avranno i funzionari dal breve ritardo, poichè le assegnazioni dei maggiori stipendi e nuovi gradi prenderanno decorrenza dal 1° gennaio scorso.

Il decreto, che formerà un grosso volume, e che costituirà nel tempo stesso l'attua-

zione del nuovo organico e la nuova graduatoria generale, potrà, confido, essere presentato alla sanzione sovrana domenica prossima.

Ringraziando l'onorevole Cimorelli di avermi dato occasione di fare queste dichiarazioni, le quali varranno, spero, a tranquillare gli interessati, confido che egli, a sua volta, vorrà dichiararsene pienamente soddisfatto. (*Approvazioni*).

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

CIMORELLI. Non posso che vivamente ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato, per essersi benignato d'anticipare la risposta che chiedevo.

Nell'udire la sua risposta, ho provato un senso di sollievo: (*Oh! oh!*) perchè mi aspettavo, anche questa mane, d'avere la stessa notizia che, da qualche tempo in qua, m'era stata data: cioè, che si sarebbe rimandata, di settimana in settimana, la pubblicazione del decreto di cui l'onorevole sottosegretario di Stato ha parlato.

So tutto l'immane lavoro a cui si è sobbarcato l'onorevole sottosegretario di Stato con alcuni funzionari del Ministero di grazia e giustizia; ma so pure che l'indugio è stato grande, e che l'ansietà di tutti i funzionari di cancelleria e segreteria era giunta fino al colmo. Era intollerabile addirittura la condizione in cui si trovavano tanti funzionari di cancelleria: perchè poi il lavoro che si è fatto nel Ministero veniva circondato di un tale segreto, che fin anche noi non siamo giunti a sapere le notizie che pur tanto c'interessavano. (*Commenti. — Interruzioni*).

Ecco la ragione della mia interrogazione.

Ma aggiungo un'altra preghiera. Do lode al Ministero di grazia e giustizia: perchè reputo che i criteri adottati dal sottosegretario di Stato (se sono veri quelli che mi sono stati enunciati) siano degni di ogni elogio; ma è certo che, in un movimento di non meno che seimila funzionari, non si sono potuti contentare tutti gli interessati. Parecchi di questi funzionari, o per soppressione d'uffici o per soppressione di posti nella sede in cui si trovano, non hanno potuto ottenere la destinazione che desideravano; quindi rimarranno scontenti della nuova legge.

Pertanto la preghiera che rivolgo all'onorevole sottosegretario di Stato è questa: di volere, in seguito alla pubblicazione di questo movimento, cercare di soddisfare le

legittime aspirazioni di qualche funzionario che potrà essere danneggiato dall'attuazione dell'ultima legge.

La Camera sa che la legge sulle cancellerie fu ispirata dal desiderio di recare un miglioramento a tutti i funzionari di cancelleria; ma, quando, per un piccolo aumento di stipendio, un funzionario deve essere allontanato dalla sua sede, per portarsi in altra con grave dispendio e disagio, è evidente che per lui la legge invece di essere vantaggiosa arreca un peggioramento di condizioni.

Ecco perchè m'auguro che il Ministero vorrà cercare di soddisfare le legittime aspirazioni di questi funzionari: esso sa che, soddisfacendole, non farà solamente l'interesse dei funzionari, ma anche il beninteso interesse d'un pubblico servizio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni.

#### Svolgimento di una proposta di legge, per la costituzione in comune di Ossona, frazione di Casorezzo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'una proposta di legge del deputato Emilio Campi, per la costituzione in comune di Ossona, frazione di Casorezzo.

Si dia lettura della proposta di legge.

SCALINI, segretario, legge: (*Vedi tornata del 7 marzo 1908*).

PRESIDENTE. L'onorevole Emilio Campi ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CAMPI EMILIO. La proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare riguarda uno smembramento di comune. Trattasi di due antichi comuni riuniti in uno solo in forza dei pieni poteri accordati al Governo nel 1865; ma quest'unione non è stata felice e quindi rende necessario il divorzio. (*Ilarità*).

Il Consiglio provinciale di Milano ha dato due volte il suo voto favorevole all'accoglimento del desiderio unanimemente manifestato dagli abitanti delle due frazioni del comune di Casorezzo per il loro distacco, desiderio confortato dalla dimostrazione della sufficienza dei mezzi di ciascuna frazione per provvedere a tutti i servizi municipali, una volta che le frazioni vengano divise e facciano vita separata e, speriamo, più contenta.

Sono dunque certo che il Governo non si opporrà che sia presa in considerazione la mia proposta di legge.

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

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** Dichiaro che, con le consuete riserve, il Governo non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Emilio Campi.

**PRESIDENTE.** Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione questa proposta di legge sono pregati di alzarsi.

*(È presa in considerazione).*

### Svolgimento d'interpellanze ed interrogazioni relative a nuove comunicazioni ferroviarie.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni relative a nuove comunicazioni ferroviarie.

Ieri, in fine di seduta, non si trovò presente l'onorevole Fera. Poichè ora è presente, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se consente che l'onorevole Fera svolga ora la sua interpellanza.

**BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici.** Per conto mio non ho nulla in contrario.

**PRESIDENTE.** Allora l'onorevole Fera ha facoltà di svolgere la sua interpellanza, di cui già fu data lettura.

**FERA.** Mi spiace veramente, ma devo dichiararmi insoddisfatto per le dichiarazioni e per le promesse che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha ieri espresso sul problema ferroviario calabrese che la mia interpellanza metteva in rilievo.

Avevo speranza che il Governo ormai fosse deciso ad una risoluzione integrale e che non ci creasse la necessità sempre rinnovante di lamenti e di proteste con parziali provvidenze e con ritardati adempimenti.

Questo pensiero largamente illustrerò a tempo opportuno nella discussione della legge: e voi, onorevoli colleghi, troverete le ragioni vere delle nostre miserie e delle nostre rivolte.

Per le provincie calabresi la questione ferroviaria assume importanza per legge biologica e sociale. Chi per esuberanza di vigore fisico e morale vuole respirare ed agire non patisce l'isolamento per limiti

stretti ed invalicabili che gli contestino l'aria, la luce ed il moto.

Il Governo deve provvedere allo studio e all'attuazione di un piano celere e organico di costruzioni ferroviarie, che in tutta la regione calabrese crei la rete pulsante delle arterie e delle vene.

Non voglio oggi mettervi sotto gli occhi le attuali condizioni nostre ed i dolorosi precedenti legislativi. Le Calabrie si stendono per una superficie di 15 mila chilometri quadrati all'incirca, chiuse a settentrione dalla Basilicata ed ai lati dai due mari, il Jonio ed il Tirreno. In mezzo si innalza l'altipiano silano che digrada lentamente alle due marine. Vive e si agita entro limiti così ampi una popolazione di un milione e mezzo di abitanti che si raccoglie in undici circondari ed in quattrocentonove comuni.

Ebbene, o signori, in una plaga così vasta quale sistema di strada ferrata in quarantasette anni di vita nazionale si è potuto attuare? Si può dire senza possibilità di smentite che, prescindendo dalle povere traverse di Sibari-Cosenza e di Sant'Eufemia-Catanzaro, non vi sia stata alcuna costruzione per la diretta e particolare soddisfazione dei bisogni agricoli e commerciali di quelle contrade sciagurate!

Tutta la storia delle costruzioni ferroviarie illumina di bagliori sinistri questa sconsolante verità e prova come un vano sentimento patriottico di volta in volta abbia sacrificato il giusto interesse regionale. Le strade littorali del Tirreno e del Jonio furono costruite sotto l'urgenza e con la parvenza di congiunzioni celeri con la Sicilia, ma sostanzialmente furono imposte dalle speculazioni di audaci imprenditori e dall'incuria dei parlamentari, la cui opera poté giovare del torpore politico delle popolazioni meridionali, e dei perenni dissidi di esse che non seppero concretare ed imporre un programma ferroviario unico e continuato. *(Approvazioni).*

Si ripari adesso con provvida ed urgente azione di Governo; ed alle popolazioni diffidenti per l'esperienza delle passate delusioni si dia davvero la prova di interessamento reale e di adempimenti sicuri.

Questa era la premessa necessaria delle mie dichiarazioni odierne che sono tinte di pessimismo e sono portatrici di previsioni oscure.

Oggi reclamo per le provincie calabresi un coordinamento urgente per le strade

disposte con le più recenti leggi 1905 e 1906: Cosenza-Paola e Spezzano-Lagonegro e Pietrafitta-Rogliano Catanzaro, che nel mio pensiero rappresentano il piano indispensabile di comunicazioni ferroviarie per la mia regione, e che integrano parzialmente quella linea dorsale che, staccandosi da Napoli, dovrebbe giungere a Reggio, propagatrice di moto e di sensibilità per tutta la periferia dell'organismo calabrese oggi quasi colpito da fasi di arresto e di degenerazione.

Come intende ella, onorevole ministro, provvedere a tale bisogno improrogabile che scende; come voto delle popolazioni, dal 1860 e, come proposito di Governo, dalla legge del 1879?

È giusto che provincie e comuni abbiano financo versato contributi vistosi e che di tempo in tempo le formule legislative siano state o falsamente interpretate o interamente cancellate?

Ella ieri ha annunciato che nelle pieghe del bilancio si è trovato un residuo di sette milioni che saranno aggiunti ai trentadue autorizzati con legge 1905 per le linee da me patrocinate: ma io oggi devo dichiararle che tali stanziamenti sono insufficienti e che si ripeterà il solito sistema di parziali costruzioni e di ingiustificabili ritardi.

Qualunque assicurazione di tecnici non mi rimuove dal mio convincimento che ha fondamento nella dura realtà di informazioni precise: e malignamente penso che ci si voglia apprestare un miserevole acconto di qualche tronco ferroviario staccato, frustrando la speranza di un organico completamento ferroviario.

Eppure, onorevoli colleghi, in leggi precedenti obliate noi avevamo diritto a costruzioni che importavano diecine di milioni! Eppure, onorevole ministro, la serie dei disinganni deve essere chiusa per noi! Invece questi poveri tronchi sono miseramente tagliati sul panno della Cosenza-Nocera, la quale ha finito con l'essere dimenticata e cancellata dagli elenchi consacrati in sedute solenni di questa Camera e dagli impegni del Governo.

Ora sarebbe inopportuno ogni ulteriore rilievo ed è meglio che io faccia riserva per la discussione della legge sulla quale porterò tutti gli sforzi modesti della mia mente.

Io le dirò, onorevole Bertolini, che se ella vorrà e saprà risolvere il problema ferroviario della mia regione e del Mezzogiorno, ne avrà anche eliminato il disagio eco-

nomico e morale. Ed è opera degna del suo cuore e del suo intelletto. Avrà così lavorato per il gran fine unitario, perchè la patria attinge saldezza vera nella progressiva fusione degli interessi delle diverse regioni. (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, dei sedici interpellanti che svolsero ieri le loro interpellanze, otto hanno chiesto spiegazioni e desiderano qualche risposta. Vuol rispondere ora?

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Desidererei di rispondere dopo.

PRESIDENTE. Allora darò facoltà di parlare ai vari interpellanti, perchè dichiarino se sono soddisfatti.

Spetterebbe di parlare all'onorevole Greppe, che però ha ceduto il turno all'onorevole Torrigiani.

Parli pure, onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Debbo dichiararmi, e l'onorevole ministro e la Camera lo comprendono facilmente, pienamente soddisfatto; e debbo ringraziare anche l'onorevole ministro di aver voluto rammentare che io fui fra coloro che più strenuamente propugnarono la direttissima Bologna-Firenze ed il raccordo Borgo San Lorenzo-Pontassieve.

Non mi attribuisco nessun merito per ciò; perchè il merito sta nella giustizia della causa, che ho sempre, con sincera coscienza, sostenuta. Era per me un dovere di onore ed un dovere di coscienza il sostenerla. (*Bene!*)

Dovere di onore, perchè, fin da quando il Senato, mutando a favore di Firenze, con la deliberazione sua, lo sbocco della Faentina già determinato dalla Camera a Pontassieve, privò il basso Mugello dei benefici, che quelle popolazioni avevano diritto di ritenere ormai acquisiti per la deliberazione della Camera, promisi ad esse di fare ogni sforzo perchè in qualunque modo il raccordo Borgo-Pontassieve, che loro tanto interessava, fosse eseguito.

Dovere di coscienza, perchè, per lo sviluppo sempre crescente del traffico, dovetti persuadermi che, se la direttissima Bologna-Firenze era una necessità assoluta, era necessario altresì che, mentre la direttissima divenisse un fatto compiuto, fosse costruito il raccordo Borgo San Lorenzo-Pontassieve, nell'interesse del traffico, e per eliminare gli inconvenienti dell'oggi; perchè questa linea potrà grandemente giovare, sia ad alleggerire la Porrettana, sia,

specialmente, a sgomberare la stazione di Firenze dall'eccessivo affollamento di carri, discendenti ed ascendenti; vantaggio che perdurerà anche dopo che la direttissima sarà costruita. E ciò senza danno, ma con vantaggio evidente della stessa Firenze, che sta sopra ad ogni altra cosa in cima al mio affetto ed al mio pensiero. (*Benissimo!*)

Quindi, ripeto, sono lietissimo di vedere che il Governo ha accettato perfettamente l'ordine di idee che ho sempre propugnato. E debbo aggiungere che ieri provai una delle più grandi soddisfazioni che si possano avere nella vita: quella cioè di ottenere con ciò la riprova di aver io fatto interamente e completamente il mio dovere, con l'aver sostenuto con tutte le mie forze una causa veramente giusta. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Torrigiani, ella aveva presentato anche una interrogazione al ministro dei lavori pubblici, per sapere « se egli intenda confermare le dichiarazioni e le promesse del suo predecessore circa la costruzione della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve ».

Crede di averla svolta?

TORRIGIANI. Sissignore.

PRESIDENTE. Sta bene.

Viene ora la volta dell'onorevole Fabbri, ma non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guastavino, per dichiarare se sia soddisfatto.

GUASTAVINO. Credo che sia la prima volta che un coro di ringraziamenti e di lodi viene all'onorevole ministro, dalla Camera.

Io, per conseguenza, non ho che da ringraziare a mia volta per le opere promesse, anzi, più che promesse, elencate in apposito disegno di legge, a favore del porto di Genova.

Credo di interpretare con ciò anche il sentimento di quei colleghi che sono rimasti meno soddisfatti delle ragioni del ministro, perchè, provvedendo ai lavori del porto di Genova, che sono richiesti anche dalle regioni dell'Alta Italia, io credo che si sia provveduto al benessere e dell'intera nazione.

In conseguenza non ho che da ringraziare l'onorevole ministro e da ripetere i miei ardenti voti per una sollecita attuazione di questi lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole Meardi non è presente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme per dichiarare se sia soddisfatto in ordine all'interpellanza rivolta al

ministro dei lavori pubblici. Intendiamo bene: non per quella rivolta all'onorevole ministro della guerra!...

DAL VERME. Ma, per tutte e due!...

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra non è presente. Vuol dire che ella può parlare in merito ad entrambe, salvo ad attendere a suo tempo la risposta dell'onorevole ministro della guerra.

DAL VERME. Innanzi tutto debbo dichiarare che l'onorevole Sacchi ieri fu obbligato ad assentarsi per recarsi in seno alla Commissione d'inchiesta sull'amministrazione della guerra; ed io sono autorizzato a dire a suo nome...

PRESIDENTE. Sta bene. Allora rimane inteso che ella parla anche per l'onorevole Sacchi.

DAL VERME. Egli si associa al concetto che io ho svolto nel mese di giugno, e che confermo ancor oggi. Le mie interpellanze erano due, e concernevano due distinte linee partenti ambedue da Genova e aventi due scopi affatto distinti: l'una la Genova-Milano, l'altra la Genova-Piacenza-Cremona-Verona-Brennero. Con la prima interpellanza domandavo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se non credeva più rispondente allo scopo di portare sollecito ed efficace rimedio alla situazione anormale gravissima del traffico del porto di Genova, la esecuzione immediata delle opere consigliate nel 1904 dalla Commissione Reale presieduta dal senatore Adamoli, tra cui la più urgente, il tronco Ronco-Voghera, che richiede appena tre anni di lavoro, anzichè costruire una nuova arteria da Genova a Milano, la quale non potrebbe essere aperta all'esercizio prima di dieci anni.

L'onorevole ministro rispose con una soluzione che si può dire una transazione fra le due soluzioni, cioè con la preparazione della direttissima, e con la costruzione del tronco intermedio, non più di quello proposto dalla Commissione Adamoli nella prima relazione, cioè la Ronco-Voghera, ma del tronco Arquata-Tortona, che è una parte del tronco Ronco-Tortona proposto poi nella seconda relazione.

Dovrei perciò non dichiararmi soddisfatto per questa parte che concerne l'abbandono della Ronco-Voghera; ma poichè, nella scelta della direttissima da preparare, l'onorevole ministro si è attenuto al progetto dell'ingegnere Attendoli che parte a levante di Genova, dove si apre l'ampia valle del Bisagno, anzichè nella zona congestionata

a ponente della città, preferisco passare oltre per occuparmi dell'altra interpellanza che riguarda la linea Genova-Piacenza-Brennero.

Per questa seconda linea io fui tanto discreto, da contentarmi soltanto della promessa di fare gli studi conducenti al progetto; e così ho ottenuto dalla cortesia dell'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, la promessa di fare questi studi, ed il riconoscimento dell'importanza della linea, riconoscimento al quale si è associato, per la parte militare, il ministro della guerra.

Ringrazio, pertanto, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e ringrazio anche l'onorevole ministro della guerra (che mi duole di non vedere al banco del Governo), e mi dichiaro soddisfatto.

Mi consenta, però, l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io chiarisca due punti, per la esattezza storica degli annali parlamentari.

Nel resoconto, che ritengo testuale, del magistrale discorso pronunziato ieri dal ministro, si parla della Genova-Piacenza da prolungarsi eventualmente fino al Brennero. Ora, il progetto del Comitato che ho presentato io stesso, come presidente, alla Commissione Adamoli, nel gennaio 1906, si riferisce alla linea da Genova sino alla ferrovia del Brennero. Soltanto che allora il progetto era fatto sino alla stazione di Domigliara; e quando io l'ho presentato alla Commissione, gli egregi tecnici, che in essa si trovavano e precisamente il compianto commendatore Lanino e l'ingegnere Crugnola, mi hanno suggerito di cambiare il termine e invece di andare sino a Domigliara, andare direttamente a Verona.

E siccome l'autorità militare, da me interpellata, aveva creduto essa pure che il miglior termine fosse Verona, anziché Domigliara, si è effettuato il mutamento.

Quindi io prego vivamente l'onorevole ministro di attendere agli studi, non solamente del tronco Genova-Piacenza, ma altresì del suo naturale completamento sino a Verona.

Del resto, le difficoltà, che non sono lievi da Genova sino allo sbocco della Trebbia al piano, cessano a questo sbocco; perchè sino a Verona è tutta pianura rasa, senza nessuna difficoltà di nessuna sorta.

Una seconda avvertenza ed avrò finito. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha citato una frase che si trova a pagina 48

della seconda relazione della Commissione Adamoli, che dice, a proposito dell'importanza militare della linea, come in appresso: «Soltanto la Genova-Piacenza offrirebbe una soluzione corrispondente completamente alle esigenze militari»; e sin qui sta benissimo. Non è lei che ha sbagliato, onorevole Bertolini, è quegli che ha scritto qui ciò che segue quando c'era il compianto Gianturco.

Ed ecco che cosa sta scritto: «Perchè, essendo protetta contro le offese provenienti dal mare, costituirebbe una sicura comunicazione fra Genova e la media valle del Po».

Ora tutti vedono che qualunque linea che parta dalla costa ed attraversi la catena dell'Appennino, dopo cinque o sei chilometri è lontana dalle offese provenienti dal mare.

Io non ripeterò quello che ho detto in proposito nello scorso giugno, e che è stato riprodotto nel resoconto stenografico in seguito ad autorizzazione dell'onorevole Presidente, cioè le ragioni svolte dal mio antico maestro, il generale Sironi. Dirò soltanto che quando io ricevetti l'anno scorso questo volume e lessi questa insufficiente, anzi inesatta motivazione del carattere militare della linea, lo scrissi al mio amico, il compianto generale Leone Pelloux, membro della Commissione Adamoli, perchè mi dicesse come era avvenuto questo equivoco. Io credo di non mancare di discrezione alla memoria del mio amico, nel leggere un periodo della sua lettera, poichè sono certo che se egli fosse ancora in vita, sarebbe lieto di contribuire all'accertamento della verità.

Egli mi scrisse in data del 19 maggio: «Ieri soltanto, e con grande sorpresa, ho rilevato che l'edizione definitiva della relazione si scosta in questa parte, deturpandolo, dal testo primitivo che era stato approvato».

«Non so bene come la cosa sia avvenuta; effetto probabilmente della grandissima fretta. Scrivo subito al segretario redattore a Genova per chiedere spiegazioni e per invitarlo a ripristinare il testo preciso approvato dalla Commissione».

Ora, io avrei dovuto nell'estate scorsa verificare la correzione; ma, siamo andati via, e non ci ho pensato più.

E soltanto in questi giorni ho pensato a richiedere la copia corretta; ho perciò fatto scrivere e telegrafare dalla biblioteca della Camera a Genova, ma non è venuta nessuna risposta nè a lettere nè a telegrammi.

Questo ho voluto dire (l'onorevole ministro farà quello che crederà per investigare la verità) per dimostrare come in questa seconda relazione ci sia stata molta fretta, come diceva il compianto generale Leone Pelloux; ben diversamente da quello che si è potuto vedere della prima relazione, che era un lavoro veramente ponderato e preciso.

Io sono lieto che questa discussione delle ferrovie italiane sia giunta subito dopo la discussione delle ferrovie dei Balcani; quella discussione che ha appassionato e Camera e Governo al punto di giungere a desiderare di impiegare il capitale italiano in una di quelle ferrovie. Ne sono lieto per potermi augurare che prima di impiegare il capitale italiano in una ferrovia nella Penisola dei Balcani, si abbia ad impiegarlo in una grande ferrovia nostra, che, partendo dal nostro grande porto di Genova, attraversi tutta l'alta Italia, con uno sviluppo di 240 chilometri, toccando sette provincie; una ferrovia la cui eccezionale importanza militare fu ed è riconosciuta da tutte le autorità e personalità militari.

Faremo così quello che fa la nostra potente amica vicina, la quale sta completando la rete delle sue ferrovie intorno alla nostra frontiera. Prima di pensare alle ferrovie dei Balcani, pensiamo ad una ferrovia che altamente e direttamente interessa la difesa nazionale. (*Benissimo! Bravo!*)

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

PISTOJA. Io mi associo a quanto ha detto il mio collega Dal Verme nel dichiararmi soddisfatto della promessa fatta dal ministro, cioè di fare eseguire gli studi sopra la linea Genova-Piacenza. Io ho svolta l'interpellanza sopra questa linea, e mi sono unito agli altri colleghi, limitandomi però a far rilevare l'importanza di questa linea nell'interesse della difesa dello Stato. Io non so se sia riuscito a persuadere i colleghi della Camera; però mi compiaccio, e ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli pure abbia riconosciuto l'importanza militare di questa linea. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel suo splendido discorso, sereno, preciso, ha cercato di togliere delle illusioni sopra linee che non si presentano di urgente necessità. Egli ha dichiarato che riconosce l'importanza militare di questa linea e che avrebbe fatto fare degli studi.

Egli non ha soggiunto, ma credo sia

stato nel suo pensiero, che per ciò che riguarda le ferrovie, che interessano la difesa dello Stato, ci sono ancora al momento altre ferrovie in un'altra regione verso un altro confine, che sono assolutamente indispensabili per assicurare una buona, pronta ed efficace mobilitazione del nostro esercito.

Egli non lo ha detto, ma io mi permetto di supporre, che quando ha detto che questa linea non era per il momento, per quanto interessante la difesa dello Stato, di urgente necessità, abbia avuto in mente di rivolgere la sua attenzione e preoccupazione a questa organizzazione di ferrovie che è reclamata già da tempo e che dai tecnici è riconosciuta assolutamente indispensabile per la difesa del nostro Stato. (*Approvazioni*).

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

REGGIO. Intratterrò la Camera soltanto per brevissimi istanti, perchè non ho che a dichiararmi pienamente soddisfatto delle risposte datemi dal ministro dei lavori pubblici.

La mia interpellanza si riferiva alla necessità di una linea direttissima da Genova alla valle del Po. Questa linea può dividersi in tre parti, da Genova ad Arquata, da Arquata a Tortona, da Tortona a Milano.

Il ministro ha risposto che accettava che nel disegno di legge, che era per presentare, fossero compresi i primi due tronchi da Genova a Tortona, soggiungendo che sarebbe eseguita immediatamente la seconda parte Arquata-Tortona, come sarebbe subito scelto il tracciato pel primo tronco e subito di questo appaltati i lavori. Per la terza parte si è riservato di provvedere quando se ne dimostrasse imperioso il bisogno.

Ho preso atto con molto compiacimento di questa dichiarazione, perchè noi, che abbiamo sempre sostenuto la necessità di una linea piana, che da Genova ci unisca a Milano, sentiremo soddisfatti praticamente i nostri voti quando il primo colpo di mina attaccherà la galleria di valico.

Questo mio compiacimento non voglio attenuare, trattando la questione di tutte le ferrovie liguri, esprimendo un certo rincrescimento per la sorte toccata alla linea interna Genova-Spezia, tanto più che le parole del ministro mi fanno pensare che una tale questione della linea interna, ridotta in termini diversi da quelli di una linea di grande traffico, dovrà trovare una soluzione, che ap-

paghi i legittimi interessi di quelle vallate, che tanto stanno a cuore agli onorevoli Cavnagnari e Fiamberti.

E questo mio compiacimento non voglio attenuare, rilevando quanto il ministro disse rispetto all'articolo 92 delle tariffe, perchè, se il fatto di non valutare il percorso sui minori tratti toglie alcune illusioni che si avevano su questo punto, risponde però ad un criterio di giustizia e di equità.

Tuttavia raccomandando al ministro di tener presente come a questo principio di non valutare le minori distanze si possa derogare specialmente per quelle merci che vanno all'estero e devono competere con i porti del Nord per servire i mercati dell'Europa centrale.

E in pari tempo prego l'onorevole ministro di tener presente se non sia opportuno l'applicazione di una tariffa minima per le merci che vengono al porto di Genova, perchè i vagoni vuoti che affluiscono in questo porto potrebbero permettere di fare una riduzione per le merci di esportazione.

E parlo di merci nazionali perchè non vorrei che se ne avvantaggiassero le merci non nazionali, quando già oggi assistiamo al fatto che i nostri cotonieri si servono per le provviste di cotone non del porto di Genova, ma di quello di Brema.

Credo però che non sia il caso di intrattenerci per ora su questo argomento, tanto più che i provvedimenti presi in questa legge a favore del porto di Genova dall'onorevole ministro mi affidano che egli, con la sua mente lucida e precisa, ed il Governo terranno vigile l'occhio su questo porto, dal quale tanto ancora si può sperare.

In ultimo, prescindendo da queste considerazioni di ordine speciale per la Liguria, non posso che tributare un amplissimo plauso al ministro ed al Governo per la soluzione data in complesso a questo programma ferroviario, che tende a rafforzare le grandi linee longitudinali dello Stato, quelle grandi linee che costituiscono come la spina dorsale sulla quale devono innestarsi le reti minori; quelle linee che dai primi nodi di raccoglimento, di Milano e Torino, per i valichi alpini, scendendo poi ai secondari nodi di raccoglimento, Genova e Bologna, colle nuove direttissime e con il completamento che si farà della direttissima Roma-Napoli, tendono ad unire più strettamente le regioni del Settentrione con quelle del Mezzogiorno. E larghissimo plauso do al ministro ed al Governo, non

solo in ordine tecnico, ma anche per un concetto economico e politico che tende a rafforzare quei vincoli tra il Nord e il Sud d'Italia, sui quali poggia la fortuna del nostro Paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Greppi, che prende il posto dell'onorevole Albasini, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GREPPI. Il cambio fatto nel turno delle interpellanze con l'onorevole Torrigiani, mi porta a fare le mie dichiarazioni anche sopra un'altra interpellanza, il cui onore spetta principalmente al collega Albasini, ma alla quale fui lieto di apporre la seconda firma. Il concetto generoso dell'onorevole Albasini fu quello dell'affratellamento della linea Milano-Genova con la Firenze-Bologna. Era questo un concetto non soltanto obiettivo, relativamente alla riconosciuta necessità della costruzione di queste linee, necessità che le proposte del Governo convalidano, ma un concetto, per il quale ciascuno di noi, ispirandosi al sentimento dell'interesse generale della nazione, sente il dovere di evitare, il più possibile, di fare i gretti interessi della sua regione, e deve non solo considerare che la prosperità di ogni parte d'Italia deve essere a tutti gradita, ma augurarsi anche che i nostri rappresentanti, come noi, loro rappresentanti, su qualunque linea d'Italia, incontrandosi coi cittadini di qualunque provincia, possano avere un incontro frettoloso sì, ma pieno di simpatia e di solidarietà.

Con questi sentimenti io mi dichiaro lietissimo della promessa costruzione di queste due grandi importantissime linee.

Venendo più specialmente all'oggetto della mia interpellanza, devo dire che, in sostanza, sono pienamente soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, in quanto la parte più importante della direttissima fra Genova e Milano, quella tra Genova e Tortona è promessa come di prossima esecuzione.

Noi possiamo anche per ora rinunciare a quell'ideale che avevamo di una linea assolutamente diretta, che considerasse esclusivamente il traffico speciale fra Genova e Milano.

Ma, esaminando bene le dichiarazioni del ministro e specialmente la tabella del disegno di legge, che ho visto pubblicata iersera in un giornale, sorge in me una preoccupazione, che cioè si tardi tre anni a metter mano all'esecuzione del traforo e che, nel primo triennio, quei ventitrè milioni, che

sono consegnati nella tabella, siano appena sufficienti per la costruzione del tronco Arquata-Tortona. (*Movimenti dell'onorevole ministro*).

Se così non è, ed un cenno dell'onorevole ministro e le parole dell'onorevole Reggio hanno in gran parte dissipato questo dubbio, io naturalmente debbo esprimere senza limiti la mia soddisfazione.

Ma, se si dovesse tardare per tutto questo triennio, o per una parte considerevole di esso, a por mano al traforo, allora io devo ricordare come le preoccupazioni maggiori che hanno avuto negli anni passati tutti i competenti delle nostre regioni furono sull'urgenza del provvedimento. Si riteneva e si ritiene che lo sviluppo normale del porto di Genova sia quello degli anni precedenti agli ultimissimi, cioè quello rapidissimo che si era verificato sulla fine del secolo precedente e sul principio di quello attuale, che il ristagno presente sia assolutamente anormale, e che perciò anche entro il prossimo decennio, riprendendo le favorevoli circostanze, qualunque espediente parziale non sia sufficiente al grande movimento, che va sempre crescendo, fra Genova e Milano.

Perciò io sentirò con molta impazienza e desiderio le dichiarazioni dell'onorevole ministro su questo punto, e ad ogni modo spero che il ministro vorrà più specialmente assicurarci che, in brevissimo tempo, anche le difficoltà tecniche, se ancora sussistono, saranno rimosse e si avrà presto un progetto assolutamente definitivo ed esecutivo.

Quando questo progetto esistesse, qualunque sia la sorte delle tabelle e dei provvedimenti finanziari, io credo che la dimostrazione dell'interesse e dell'urgenza sarà tale che farà sparire qualsiasi barriera temporanea che si potesse opporre. Ma quello che ci vuole è che si abbia presto la convinzione che, volendo, si può cominciare ad eseguire i lavori, senza altra dilazione, dovuta ad incertezze di tecnici. E con questo ho finito, ripetendo la soddisfazione con queste piccole riserve che, spero, saranno dissipate dalle parole dell'onorevole ministro. (*Benissimo!*)

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

CALVI GAETANO. Sarò brevissimo. Io devo dichiararmi in parte soddisfatto ed in parte insoddisfatto della risposta dell'onore-

vole ministro sull'interpellanza che io, il collega Bergamasco ed altri abbiamo presentata, e che io svolsi il 24 giugno 1907.

Devo dichiararmi soddisfatto nella parte della risposta che assicura che il nuovo valico appenninico sboccherà a Rigoroso e che viene adottato il tracciato Rigoroso-Tortona anzi che quello Rigoroso-Voghera. Devo per contro dichiararmi non soddisfatto dell'altra parte della risposta data, laddove il ministro ha dichiarato non ritenere ancora opportuna la costruzione della linea Tortona-Mortara.

E con me certamente si riterranno non soddisfatti i comuni dei collegi che io e l'onorevole Bergamasco e gli altri interpellanti abbiamo l'onore di rappresentare, paesi in parte privi di comunicazioni ferroviarie, paesi che sapendo che il nuovo tronco avrebbe abbreviato di diciassette chilometri il percorso attuale da Genova al Gottardo e di quattordici chilometri il percorso attuale da Genova al Sempione.

Sapendo che questo immenso vantaggio si avrebbe con la spesa relativamente minima di dieci milioni, avevano, non solo la speranza, ma la certezza che tale breve tronco, che a detta dei tecnici è un tronco che s'impone, sarebbe stato tra i primi ad essere non studiato, perchè gli studi da tempo sono fatti, ma eseguito.

Veramente dal discorso dell'onorevole ministro io non ho potuto comprendere quale è la ragione per cui non venne riconosciuta l'opportunità di questa linea, non avendo l'onorevole ministro che ripetuto letteralmente quello che leggesi nella relazione Adamoli, e cioè che l'opportunità di tale congiungimento si potrà manifestare quando al porto di Genova fosse attirata una più intensa corrente di traffico internazionale verso i valichi del Sempione e del Gottardo.

A me pareva di avere confutato tale opinione con cifre, calcoli e dati statistici svolgendo la mia interpellanza nella tornata del 24 giugno 1907, e nell'accennare al grave pericolo in cui oggi versiamo di vedere completamente ostruito il transito tra Genova ed il Sempione, per le cattive condizioni statiche della galleria di Valenza e del tratto di ferrovia tra Valenza e Torre Beretti, con gravissimo danno dei nostri commerci e delle nostre industrie.

Io allora avevo accennate queste ragioni che a me pareva dovessero avere un gran

peso nell'opinamento che l'onorevole ministro avrebbe dovuto prendere. A mio avviso poi tale proposizione che si legge nella relazione Adamoli, e quanto ripeté l'onorevole ministro, non costituiscono che una petizione di principio.

Intanto si potrà attrarre una intensa corrente di traffici internazionali verso i valichi del Gottardo e del Sempione, in quanto saranno prima abbreviati i percorsi e così le spese di trasporto. Ma fino a che questo abbreviamento non avviene, il traffico internazionale non verrà a Genova, e prenderà altre vie a vantaggio di porti di altre nazioni; per cui il ritardo a costruire il breve tronco fra Tortona e Mortara, che abbrevia di ben 14 e 17 chilometri il percorso fra Genova e il Gottardo e fra Genova e il Sempione, sarà causa di grave danno ai paesi che ho l'onore di rappresentare, ma di danno gravissimo al nostro maggior porto del Mediterraneo.

Si è perciò che io prego l'onorevole Bertolini di voler ritardare la questione e di volere riprendere in esame la cosa, sicuro che un nuovo studio porterà alla pronta costruzione di questo tronco, di cui sono certo che gli eventi dimostreranno non solo l'opportunità, ma la necessità. (*Approvazioni*).

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

MERCI. Mi è grato esprimere all'onorevole ministro dei lavori pubblici la mia viva soddisfazione per il suo splendido discorso, che fu non solo una risposta alle interpellanze che gli vennero rivolte, ma anche l'esposizione di un vasto programma di politica ferroviaria.

L'onorevole Bertolini ha riconosciuto la necessità della costruzione della ferrovia direttissima Bologna-Firenze, destinata a congiungere la valle del Po con la valle dell'Arno, ed ha presentato ieri stesso il disegno di legge che autorizza la spesa necessaria prevista in 150 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole Bertolini, col suo discorso e con i provvedimenti proposti, ha dimostrato di riconoscere e di tener a cuore i grandi interessi dello Stato e di essere il degno continuatore dell'illustre e compianto suo predecessore, l'onorevole Gianturco, alla memoria del quale in questo giorno in cui le nostre aspirazioni e le nostre premure hanno ottenuto un così felice risultato, io rivolgo un affettuoso saluto.

Ed ora mi parrebbe di mancare di sincerità, se io non esprimessi la mia dolorosa sorpresa per il discorso dell'onorevole Casciani così recisamente ed aspramente contrario alla costruzione della direttissima Firenze-Bologna.

L'onorevole collega, quando parlava in quel modo, dimenticava di essere stato per vari anni l'eloquente relatore del bilancio di agricoltura, industria e commercio...

Voci. Lo è ancora.

MERCI. ...come lo è ancora quest'anno. Egli dimenticava di avere sciolto costantemente un inno, al progresso dell'industria, dei commerci e dell'agricoltura nazionale.

È inutile ed anche contraddittorio ripetere ogni anno alla Camera, con accuratezza di minuti particolari e con lusso di dati statistici, quali e quanti siano i prodotti dei nostri campi e perfino quante uova facciano le nostre galline e quante di queste uova si trasportino all'estero, quando poi di fronte allo straordinario e costante aumento di produzione non si vuole provvedere col proporzionato aumento e miglioramento dei mezzi di trasporto, quando si viene a combattere una grande arteria ferroviaria la quale sarà destinata a favorire quell'aumento di produzione.

Ma anche al disopra degli interessi del traffico, per quanto gravi ed importanti, vi sono quelli supremi della patria, ai quali noi dobbiamo sempre ispirare non solo i nostri discorsi, ma anche la nostra opera illuminata e serena. (*Approvazioni — Commenti*).

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

PINI. A nome anche dei miei colleghi, onorevoli Marescalchi e Malvezzi, sento il debito di ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'accoglienza che egli ha fatta alla nostra interpellanza; noi non la potevamo desiderare migliore, perchè egli, invece di una semplice promessa, forse a compensarci della lunga attesa, ha creduto opportuno di presentare senz'altro un disegno di legge nel quale assicura la pronta costruzione delle due direttissime e in special modo di quella fra Bologna e Firenze.

Sono certo che, come il disegno di legge ha riscosso il plauso unanime della Camera, riscoterà pure il plauso del Paese che da tempo invocava queste massime linee indispensabili allo sviluppo del suo traffico e

delle sue industrie che sono in continuo incremento.

Mi auguro che le poche e solitarie voci di alcuni dissenzienti, per quanto autorevoli, non trovino accoglimento, specialmente quando consigliano al Governo di camminare con tardi passi, e che invece il disegno di legge abbia presto la sanzione dei due rami del Parlamento.

In questo modo soltanto si potranno soddisfare le vere e legittime aspirazioni dell'Italia tutta. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angiolini per dichiarare se sia o no soddisfatto.

ANGIOLINI. Onorevoli colleghi, non verrò qui a guastare le uova nel paniere, come l'amico onorevole Merci ha tentato di fare, ai nostri contraddittori; mi limiterò puramente, a nome anche dell'onorevole Targioni assente, a porgere sentite grazie all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che rappresenta anche il ministro della guerra, a cui principalmente aveva rivolto la mia interpellanza, delle dichiarazioni che hanno fatto.

Sono lieto delle risposte che gli onorevoli ministri hanno dato alle nostre interpellanze, perchè ciò mi dimostra che anche al Ministero della guerra, ora che a capo di esso sta un ministro borghese, si incomincia a comprendere la necessità che incombe al ministro stesso di provvedere ai mezzi della difesa del Paese e si pensa ad iniziare un'opera importante che è reclamata da oltre trenta anni.

Non raccoglierò, in questo momento, un fatto personale, perchè mi sembrerebbe di impicciolare la questione; ma osservo che deputati della stessa regione che hanno interessi comuni, dovrebbero in questo caso diventare nostri alleati per propugnare un'opera che sta a cuore della generalità della nazione. Rinnovando quindi i ringraziamenti all'onorevole ministro, esprimo la mia soddisfazione perchè finalmente si sia potuti arrivare al raggiungimento di uno scopo che è aspirazione delle nostre popolazioni non solo, ma anche di tutta l'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Targioni e Gallino non sono presenti; quindi s'intende che essi non insistono nelle loro interpellanze.

L'onorevole Cardani si è già dichiarato soddisfatto fino da ieri, svolgendo la sua interpellanza.

CARDANI. Attendo però la risposta dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE L'onorevole Agnetti non è presente; s'intende quindi che non insiste.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari per dichiarare se sia o no soddisfatto, relativamente a tutte le interpellanze da lui presentate.

CAVAGNARI. Ecco: veramente manca l'onorevole ministro della guerra; ed io non potrei dispensarmi dalla sua presenza, per quanto egli abbia dichiarato di incorporarsi col ministro dei lavori pubblici. (*Viva ilarità*).

L'onorevole ministro della guerra disse, ieri, che, facendo un movimento tattico, si riparava dietro le spalle del ministro dei lavori pubblici.

Ora, questo mi dispenserebbe dalla presenza del ministro della guerra...

PRESIDENTE. Ma lasci stare! L'onorevole presidente del Consiglio, che rappresenta tutti i ministri, è presente.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Se vuole, lo rappresento io il ministro della guerra.

CAVAGNARI. Ne sono contentissimo: perchè ho migliorato nella mia condizione. (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Ma andiamo avanti!

CAVAGNARI. Sarò breve, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi.

Prima di tutto, quantunque le nostre interpellanze abbiano dato motivo all'onorevole ministro dei lavori pubblici d'espone una specie di programma-codicillo, dirò così, ferroviario (*Ilarità*), mi limiterò, relativamente a questo nuovo programma, a fare soltanto un augurio: ed è che, almeno, esso serva (viste le promesse che in esso sono consegnate) a scongiurare quel minacciato sciopero che pur si affaccia all'orizzonte e che dovrebbe scoppiare verso i primi del futuro maggio.

Detto questo, limiterò le mie dichiarazioni, strettamente all'interpellanza.

Mi disimpegno subito per quanto concerne il ministro della guerra, per quei motivi che ho detto poc'anzi. Il ministro della guerra, con un concetto nuovo che veramente sa di modernismo (*Commenti*), ma poco si confà, quanto ad idee tecniche, con quanto hanno sostenuto uomini tecnici, nei loro meditati concetti, durante la vita loro, spesa tutta in ciò che concerne la difesa della patria; con concetto moderno, ripeto,

è venuto a dirci che la linea per la quale noi andiamo affaticando, da parecchi anni, ed il Governo e la Camera, non è assolutamente necessario che sia surrogata da una linea interna; linea interna che, tutt'al più, è una cosa che potrà aver luogo in tempi anche lontani.

Veramente, quando l'onorevole ministro borghese della guerra veniva a farci sentire questa sua peregrina idea, io mi richiamavo, con la mente, a tutta quella pleiade di uomini nobili e di spiriti veramente eletti, i quali s'occuparono, prima d'ora, della difesa dello Stato, e dissi fra me e me: se oggi o domani, gli spiriti geniali di quegli uomini che chiusero gli occhi alla luce con la visione della patria grande, difesa ed indipendente, aleggiassero in quest'Aula, dovrei invitarli ad uscirne: (*Ilarità*) imperocchè quest'Aula non è più per loro.

La nuova Sibilla ha cantato ed ha detto che tutto questo è inutile.

Adunque, affaticarsi fu inutile, o anime grandi del Fanti, del Menabrea e del Cialdini, del Bertolé-Viale del Maldini ed altri, o anime tutte che avete costituito un dì il Comitato di difesa dello Stato; voi che tanto vi siete affaticati, voi che avete riconosciuto che i nostri Appennini bisognava listarli di ferrovie e convertirli come una pelle di zebra, io posso dirvi che la pelle di zebra è rimasta negli atti parlamentari, ma le ferrovie non sono ancora venute e pare non siano nemmeno sull'orizzonte.

Sicchè tutto è vano questo arrovellarsi di illustri generali e di altri competenti in materia; e voi, onorevoli colleghi, che fate così autorevolmente parte di questa Camera, e che sempre vi andate torturando la mente per dimostrare la necessità che le nostre linee esposte siano difese con delle succursali che valgano a garantire la mobilitazione e le comunicazioni in caso di guerra; voi che andate affaticando i vostri cervelli, ispirati da questo sacrosanto amore di patria, cessate da queste indagini, riposare, perchè ormai siete al sicuro col nuovo indirizzo delle cose: il nuovo ministro della guerra ci solleva, e, per quanto si metta dietro alle spalle del ministro dei lavori pubblici, ci è garanzia che tutto questo non servirà a nulla; sicchè noi ce ne staremo al *quia* fino a prova contraria, ed io desidero, per il bene che voglio al mio paese, anche se non si farà la ferrovia, che questa prova contraria non venga.

Del resto, onorevole presidente del Consiglio, le mie parole passano oltre quest'aula e vanno direttamente al Ministero di via Venti Settembre. (*Si ride*).

Per quanto poi riguarda la nostra parte, onorevole ministro dei lavori pubblici, io sono rimasto un poco mortificato, perchè, nonostante che voi mi abbiate voluto onorare, come sempre, della vostra benevolenza, ricordando l'antica amicizia che ci lega, pur non rimaneste dall'osservare che l'uomo modesto, insufficiente, impotente... (*Si ride*) che con sì negativi risultati va patrocinando questa linea, non è altro (ripeterò le vostre parole) che l'avversario più tenace delle ferrovie o meglio della direzione delle ferrovie di Stato; ed avete soggiunto che, se non vi rincrescessero i 200 e più milioni che occorrerebbero per questa ferrovia, sarebbe vostra intenzione di eliminare questi motivi, che sarebbero in me insiti, di attaccare la funzione ferroviaria.

Ora, onorevole ministro, se non conoscessi l'animo nobile vostro e non ritenessi che la frase debba aver superato il concetto, io la dovrei ritenere un poco come una insinuazione; e sapete perchè? Perchè il sentir dire che io, che ho l'onore di parlare in questo momento ispiri le critiche che ho dovuto fare, come eco purtroppo insufficiente di ciò che avveniva nel paese, alla mia avversione alla direzione delle ferrovie, che io mi permetto di chiamare funzione e non direzione come voi la chiamate (io non posso chiamarla direzione, perchè non so cosa abbia finora diretto); (*Si ride*) il sentirmi accusare di subordinare al sistema di esercizio delle ferrovie, la difesa di una linea, che si fa o non si fa, tanto più se ristretta nei limiti, nei quali l'avete voluta restringere, è cosa, che, francamente mi ha addolorato, e mi ha fatto domandare a me stesso se nella mia linea di condotta politica alcun Governo abbia mai visto che l'animo mio e le mie parole siano stati informati a concetti locali, piuttosto che a concetti generali.

Questo posso dire, che dalla regione, che ho l'onore di rappresentare, nessuno invito mai mi fu fatto, imperocchè, finchè dura è credo che non durerà più a lungo, è la fiducia intera, che anima quelle modeste popolazioni, la quale mi lascia giudice ed arbitro in ogni questione, che ho l'onore di trattare in questa Camera. Ve l'ho detto già altra volta che io degli interessi locali non mi faccio mai eco, se questi

interessi locali non collimano coll'interesse grande nazionale.

Credete proprio che sia una linea di interesse locale quella, a cui ho tante volte accennato? Sappiate che, prima che nascesse questo modello di funzione, che io non voglio chiamare aborto, questo modello di funzione ferroviaria, da lungo tempo si discuteva di questa linea. Io ricordo di aver richiamato l'attenzione di molti Governi, che si sono succeduti, su quanto si riferiva alla linea litoranea, non per me, che valgo poco, e la mia vita, quando si scendesse giù nei regni di Nettuno non farebbe che avere una soluzione più rapida, ma per tutti i nostri cari, per voi, per quelli che traversano quelle pittoresche sponde.

Se fosse vivo il compianto collega Chiappuso, alla cui memoria io mando un saluto riverente, ricorderebbe quante volte io abbia dovuto richiamare la sua attenzione, quando era sottosegretario di Stato, e l'attenzione del Governo tutto sui pericoli continui, che presenta quella linea, sui pericoli delle frane, che di quando, in quando, si succedono.

Qualche volta i ritardi su quella linea sono stati provvidenziali, perchè, se non fossero avvenuti, chi sa quante brutte sorprese avrebbero avuto i nostri viaggiatori. È qui vicino a me il collega Buccelli, che ultimamente in quelle strette tra monti e mare, ove ora l'acume intelligente di quelle sapienze, che albergano lassù in via Boncompagni ha escogitato un nuovo binario, il collega Buccelli, che Dio conservi lungamente al nostro affetto e alla patria, poco mancò che facesse un brutto esperimento! (*Si ride*).

Voi mi dite che a poco, a poco, sopprimerete alla linea litoranea, che l'assicurerete; ma come farete ad assicurarla, quando tuttora è armata nelle gallerie, perchè queste non reggono da per sè?

Come farete a difenderla dalle furenti onde dell'irato Nettuno, quando furioso sale ad inondare violentemente la linea e a rompere le vostre opere d'arte?

Potete forse credere che questa nuova funzione, che abbiamo messa a dirigere questa grande azienda, per quanto potente sia, debba essere anche capace di quietare un elemento così infido, come è il mare?

Onorevole ministro, la linea litoranea sarà sempre quello che è, sia ad uno, che a due binari; sarà sempre una linea mal-

fida, mal sicura, che offrirà continuamente pericoli.

Ora noi, che cosa dicevamo? In quei tempi, in cui v'era ancora un filo di speranza che le cose buone potessero ottenere un qualche risultato, io mi ero permesso di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici del tempo, che mi rineresce di non vedere presente, e gli facevo queste ragioni sentire.

Orbene, quell'onorevole ministro, che nomino a cagion d'onore, l'onorevole Carmine, mi rispondeva che avevo ragione e che avrebbe fatto fare degli studi comparativi dai quali sarebbe stata esaminata l'opportunità e l'utilità della linea.

Successivamente venne una specie di... di stasi, dirò così, nello sviluppo mentale dei successori. (*Viva ilarità*).

Sono periodi intermedi. Dunque, non se ne parlò più, quantunque da nostra parte si insistesse, finchè venne qualche altro ministro, il quale, forse, credette fin'anche di aver detto più che il suo pensiero non voleva significare, e troviamo anche di quelle correzioni, alle quali ha alluso poc'anzi l'onorevole Dal Verme, troviamo anche qualche correzione nei verbali della Camera; ma non è di questo che desidero occuparmi.

Io voglio dire, onorevole ministro, che voi avete aggiunto e soggiunto che gli studi recenti hanno dimostrato che la linea interna non può essere una grande linea. Io vorrei sapere a quali fonti voi avete attinto questi dati e questi elementi, perchè gli elementi, così, per quel poco che li avete annunziati, mi hanno fatto fare un giudizio che quasi chiamerei temerario.

Siamo in materia tecnica, apro una parentesi, ed accetto la vostra dichiarazione, quantunque non avessi l'onore di essere presente quando l'avete fatta, che guai il giorno in cui voi foste obbligato occuparvi di questioni tecniche, siamo dunque in questioni tecniche e questi elementi, tutto ciò che avete detto, l'avete raccolto da questi elementi tecnici. Ora, qualche cosa abbiamo anche noi di acquisito nel nostro ristretto oimprendonio (*Si ride*); abbiamo anche noi qualche cosa di acquisito, che risulta da studi fatti da uomini tecnici intelligenti ed anche dalla pratica che abbiamo delle località.

Questo mi ha fatto fare un giudizio anche un poco arrischiato riguardo agli elementi fornitivi dai vostri uffici autonomi.

Io credo che sono gente cui, se si potesse, sarebbe il caso di applicare quell'articolo 41 che applichiamo alla magistratura, quell'articolo che mette a riposo anche avanti tempo, ed allora si potrebbero mettere a riposo molti, perchè ho avuto sempre la convinzione profonda che, a meno che si tratti di cervelli eccezionalmente eletti e vigorosi, ho sempre creduto, ripeto, che il nostro cervello, (parlo del mio, perchè è troppo poco e già sento gli effetti del fenomeno) quando si diventa vecchi rispecchi un po' la figura che fanno le cicale d'estate quando hanno finito la campagna canora. Quando viene il settembre o l'ottobre sono come disseccate e diafane, addirittura evanescenti; così avviene a certi cervelli; quel fosforo, quella materia grigia coll'andare dell'età credo svanisca; e del cervello non resta più che quello che si avverte per le cicale, la parvenza. (*Viva ilarità*).

Per ciò, mancando il fosforo, mancando l'elemento primo ed il coefficiente primo dove sorgono e si sviluppano le idee, io credo che questa gente dovrete giubilare, perchè con la giubilazione loro giubileremo anche noi, e giubileranno anche gli interessi del paese! (*Si ride*).

Dunque, onorevole ministro, per richiamarmi a più precisi dati, ecco quello che volevo dire.

Voi, attingendo questi elementi alle fonti del Ministero di via Boncompagni... si chiama via Boncompagni, non è vero?...

*Voci.* No, via Ludovisi!...

*Altre voci.* ...Via Boncompagni, va bene!...

PRESIDENTE. Ma non perdiamo tempo inutilmente!...

CAVAGNARI. ...Voi avete cominciato a dirci che quella linea costerà un 200 milioni. Ora, sentite, onorevole ministro dei lavori pubblici, io voglio darvi una notizia che può essere forse anche di conforto alla vostra tesi. Allorquando si trattava di questa linea e le ferrovie erano ancora in mano della Mediterranea, sapete quanto fu preventivata questa linea? Fu preventivata oltre a 300 milioni; e se voi anderete riandando gli atti parlamentari, troverete che uno dei vostri predecessori in un bel momento, rispondendo al povero deputato che parla, disse: « ma, volete fare la linea interna la quale costa 300 milioni e più? » Cosa volete che vi dica? siamo oggi scesi da 300 e più a 200 milioni... è qualche cosa!...

*Voci.* Se aspetta un altro po' diminuiranno ancora!... (*Ilarità*).

194

CAVAGNARI. Ma, non basta! Voi ci avete detto: « ma quella è una linea di montagna che ha il 20 per mille di pendenza... eh!... quella è una linea che ha delle curve ristrette di 300 metri di raggio... » mi pare che così abbiate detto, non è vero?...

*Voce.* Ma avrà forse sognato!

CAVAGNARI. No, non mi sono sognato, perchè debbono essere al verbale queste dichiarazioni.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi spiegherò poi... Spiegherò tutto!...

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, lei confonde!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho detto che queste sarebbero le pendenze e le curve per una linea di montagna, il cui costo sarebbe molto diverso!...

CAVAGNARI. Io ho sentito le cifre, onorevole ministro, e per quanto il mio cervello si avvii già verso quello stadio cui ho accennato poco fa, mi ricordo che voi avete detto il 20 per mille...

*Voci.* Ma confonde!...

CAVAGNARI. Ora, per questa linea, nessun progetto che si sia escogitato, sia un progetto di massima, sia un progetto di dettaglio, porta quella pendenza. Tutti i progetti che si sono fatti intorno a questa linea (che non deve percorrere che delle valli, la maggior parte delle quali non arriva al di sopra dei cento metri sul livello del mare) hanno una pendenza che non è maggiore del dieci per mille.

Gli ultimi progetti non superano questa pendenza, e i primi progetti non superavano ad ogni modo il 15 per mille.

Ora, io vorrei sapere dove quelli che hanno guidato il vostro pensiero hanno attinto notizie, perchè non so se da via Boncompagni si possano fare con profitto studi ed esami seri senza esame delle località.

E se potessi dirvi anche di più, vorrei dirvi che un preventivo fatto da un ingegnere di valore, un ingegnere noto non solo in Liguria ma anche in tutto il nostro paese, stabilisce il costo di quella linea (e mi pare che l'abbia accennato anche ieri il collega onorevole Fiamberti) in 70 milioni circa. Vuol dire che, dopo tutto, da 70 milioni andare fino a 200 ci sarebbe una tal quale differenza!..

*Voci.* Anche la Commissione Adamoli lo accenna...

CAVAGNARI. Sicuro... sicchè, onorevole ministro dei lavori pubblici, cosa vo-

lete? Il Presidente mi ha invitato (e pare, se non m'inganno, che suo desiderio sia di ripetermi l'invito) a concludere dichiarando se sono o meno soddisfatto. Ma, io vorrei poterlo essere soddisfatto, anche invocando l'antica amicizia, e passando sopra a quel tal « deraglio » degli interessi locali. (*ilarità*).

Io ho l'abitudine che le cose debbano entrare nella mia convinzione in modo formale, assoluto, per cui le prime obiezioni che mi sento fare alle volte le faccio io a me stesso; e quando io sostengo una tesi la sostengo e cerco di sostenerla dopo avere anche attinto lumi da persone autorevoli e profonde nelle loro convinzioni e competenti.

Vedete: io, per esempio, ho visto con piacere i vostri provvedimenti, tanto per non essere tacciato di pessimista, ho visto con piacere nella vostra esposizione che voi avete parlato della direttissima Genova-Milano allacciandola a Brignole.

Vedete, anche questa era una delle mie utopie; avevo cominciato da molto tempo a parlarne: ci è voluto dieci anni o dodici per arrivare fin lì: non me ne voglio far un merito, ma ciò è bene che si dica anche per quanto riguarda le lungaggini dell'amministrazione e tutto il resto.

Sicchè, come vedete, è difficile che io possa dichiararmi soddisfatto; e me ne duole, me ne duole quantunque se io dovessi fare un esame dentro me stesso, ricordando il discorso che avete fatto ieri, ho visto qualche cosa là dentro che mi dà un po' di ragione.

Qualcuno ha detto che il nuovo indirizzo di concessioni che volete fare all'industria privata rappresenta come il risultato del malcontento per l'andamento delle cose ferroviarie attuali.

Io non voglio dir questo, vedete, perchè non ho preconetti: non sono nè per l'esercizio di Stato, nè per l'esercizio privato, sono per tutti gli esercizi che vanno bene. (*ilarità*). E quando non vanno bene, come ho combattuto l'esercizio privato combatterò l'esercizio di Stato, al punto che se io governassi, Dio ne guardi me, voi e il paese, (*ilarità*) se io avessi un posto là in quel banco per potere disporre, diciamo così, di qualche volontà, io farei anche l'ipotesi se non fosse il caso di alienare le ferrovie. Basta, in un modo o nell'altro noi non sappiamo far niente, noi non sappiamo amministrare direttamente, nè con l'autonomia, e se le concediamo a privati ci mangiano le ossa, o meglio la polpa!

Per cui io vorrei proprio fare questa ipotesi (e la farò ricordando le linee della navigazione: è vero che andiamo correggendo col servizio di Stato anche i servizi marittimi): vedere se non sia il caso di alienare questo patrimonio. Vedete che minaccia anche nei risultati finanziari di anno in anno — risulterebbe che l'introito netto sia sceso a 40 milioni e non so se vi siano compresi i 10 milioni di riserva od accantonamento incorporati nelle spese di competenza all'esercizio, motivo per cui si è sollevato un qualche malumore anche presso i nostri cari colleghi della Giunta del bilancio. Vedete, si dice che a poco per volta andremo a zero, e si dice ancora che quando saremo a zero rimonteremo d'altra parte o andremo ad attingere nello avanzo del bilancio comune dello Stato.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, ella ha parlato *de omnibus rebus et de quibusdam aliis* senza venire all'argomento. (*Si ride*).

CAVAGNARI. Mi perdoni, onorevole Presidente, io debbo fare il mio dovere. Mi pare che minacciamo la consistenza del nostro bilancio che con tanto sacrificio e con tanto merito, diciamolo pure, del popolo italiano, noi abbiamo condotto e portato in condizioni veramente invidiabili. Sicchè dunque proprio io, e non ci ho nessun secondo fine, io parto dal semplice concetto di fare il meglio che posso; e se non ci riesco, questo non dipende da me, ma dalla insufficienza mia.

Sono prossimo alla chiusa, onorevole Presidente: mi duole di non potermi dichiarare soddisfatto. Perchè io ritengo, come ho sempre ritenuto come punto cardinale, che il binario interno raggiunga come finalità il nostro primo intento, di sfollare la linea litoranea. Perchè non è possibile ritenere che la linea litoranea sia solamente affollata per il movimento dei passeggeri che ha luogo da Genova a Spezia, inquantochè essa è affollata anche per i passeggeri che vengono e vanno dalle valli interne non solo, ma anche da coloro che provengono da oltre Spezia e oltre Genova e oltre le due città proseguono. Sicchè con la linea interna assorbente gran parte dei viaggiatori su indicati riuscite a sfollare la linea litoranea, ed è questa una tesi che non da oggi solo io vado propugnando. Poichè col doppio binario voi non obbedite a quegli imperiosi bisogni che, se non possono essere tutti trattati in una relazione di bilancio della guerra, sono consegnati nei vo-

stri cuori, in quanto concernono la sacra e santa difesa dello Stato. Perchè la linea litoranea ad un binario solo o a due, sarà sempre il bersaglio sicuro ed infallibile di qualunque incrociatore nemico che si presenti davanti alle nostre coste.

Ed ancora una volta ripeto: la linea, ossia il binario interno, ci garantisce in modo sicuro, senza soluzione di continuità, le comunicazioni dell'Alta Italia, con la Media e con la Meridionale.

E di più avviene che con le interruzioni dovute purtroppo alle condizioni infelici, staticamente parlando, in cui si trova la linea litoranea, in occasione di soluzione di continuità, noi che siamo obbligati oggi a rifare l'Appennino dei Giovi, ed andare a Parma per scendere a Sarzana, avremo così il mezzo per poterci, con la via interna, assicurare perenne la viabilità normale col resto del paese.

Queste sono le considerazioni contro le quali si può usare dell'autorità del nome, si può usare la potenza delle nuove funzioni che sono sorte, ma contro delle quali, ragioni che valgano a confutarle, io non ho ancora sentite e certamente non le sentirò.

Io mi auguro ancora che sulla via dell'errore non si continui e che si ripensi bene a ciò che si va facendo. Perchè se voi, onorevole ministro, avete preventivato 200 milioni per la linea interna, ritenete pure che data questa base di apprezzamento la linea litoranea non la farete con 400 milioni, perchè ricordate ciò che è costata la litoranea, ricordate che quella linea, oltre ad avervi fallito molte delle imprese assuntive (ed è già un gran indice) fu poi dovuta assumere per la costruzione in gran parte del suo tracciato di Liguria dallo Stato, e credo sia costata grandissimi sacrifici oltre i grandi sacrifici che ne costa tuttodì la manutenzione.

Ed io ho fiducia che tornando così dalla via dell'errore, vorrete esaminare per lo meno con maggior ponderatezza se ciò che propongo non sia la vera soluzione, nell'interesse della sicurezza della vita dei cittadini, nell'interesse della sicurezza del commercio, nell'interesse della sacra e santa difesa della nostra cara patria. (*Approvazioni*).

#### Presentazione di una relazione.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Leali a venire alla tribuna per presentare una relazione.

**LEALI.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Separazione del comune di Cellere dal mandamento di Toscanella e sua aggregazione a quello di Valentano.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Si riprende lo svolgimento delle interpellanze relative alle comunicazioni ferroviarie.

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

**ASTENGO.** In mezzo alla generale soddisfazione, per le generose concessioni fatte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, io sono fra i pochi sfortunati, i voti dei quali non furono accolti neppure in minima parte. Devo quindi, con gran dispiacere, dichiararmi insoddisfatto e ne dico brevemente le ragioni.

Parmi che l'onorevole ministro, nell'escludere così recisamente la necessità d'una nuova linea fra Torino e Savona sia partito da notizie e concetti meno esatti sulla funzione e sull'esercizio della linea attuale, non che sui bisogni ferroviari del traffico del porto di Savona verso il Piemonte.

Egli ha creduto e crede che compito precipuo dell'attuale linea sia il movimento dei passeggeri e, preoccupato da questo concetto, ha voluto dimostrare che il movimento stesso è suscettibile di miglorie, senza il bisogno d'un nuovo tracciato, mediante la trazione elettrica sul tronco Savona-San Giuseppe-Ceva ed il raddoppiamento del binario fra Trofarello e Carmagnola.

Sempre animato da detti concetti l'onorevole ministro ha promesso la costruzione d'un nuovo tronco Savona-San Giuseppe per quando il movimento delle merci in un rapido progresso nuoccia alla regolarità di corsa dei treni viaggiatori.

—Mi consenta l'onorevole ministro che io gli dimostri che questi criteri, questi apprezzamenti sono tutti indubbiamente errati.

La linea Savona-Torino ha per suo principale obiettivo il trasporto delle merci che si scaricano nel porto di Savona. I reclami, le proteste per ritardi si elevarono sempre dagli industriali e dai commercianti per l'insufficienza della linea stessa al servizio delle merci e non a quello dei viaggiatori che passò in secondo grado.

Il porto di Savona, mi piace ricordarlo all'onorevole ministro, perchè lo tenga in migliore considerazione, è il terzo porto d'Italia; il suo traffico è in continuo progressivo aumento in ragione di oltre centomila tonnellate all'anno, per cui nel decorso 1907 arrivò al milione e mezzo di tonnellate.

L'attuale potenzialità portuaria è di circa 2 milioni di tonnellate annue e sarà certamente duplicata fra poco per effetto delle opere da eseguirsi in virtù delle leggi 13 marzo 1904 e 14 luglio 1907.

È ovvio, logico e necessario che l'efficienza della via ferrata destinata a smaltire tutto il gettito del porto, debba corrispondere alla potenzialità del porto stesso.

Invece, l'esperienza insegna da parecchi anni, che la linea Savona-Torino è capace soltanto di 280 carri al giorno lavorativo, equivalenti a meno di un milione all'anno.

Da questa rilevante e costante sproporzione di potenzialità, deriva il disagio continuo in cui si trova il porto di Savona e conseguentemente il suo traffico col Piemonte.

Da ciò la ragione per cui molta merce di naturale competenza del porto Savonese, ha dovuto deviare per necessità ad altre strade più lunghe e più costose; con gravissimo danno delle industrie e commerci dell'*hinterland*.

A questa sproporzione occorre rimediare urgentemente ed efficacemente, tenendosi anche conto del continuo aumento del transito.

I miglioramenti accennati nel programma ferroviario di ieri, sono lungi dal riparare alle deperate deficienze. Essi, lo disse l'onorevole ministro, tendono al servizio viaggiatori, e nel riflesso loro sulle merci potranno avere una benefica influenza in ragione di cento carri di più al giorno; il che è ben misera cosa in confronto agli ingenti bisogni dell'importante traffico.

I tecnici, i competenti ritengono la linea attuale assolutamente incapace di migliorie efficaci e risolutive, non ostante la spesa di molti milioni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, volendo portare una soluzione radicale e soddisfacente, avrebbe dovuto, a mio modesto avviso, studiare, esaminare i bisogni, le deficienze e tutte le altre circostanze di fatto, cui ho testè accennato, e si sarebbe convinto della necessità della nuova linea, per la quale i comuni interessati stanzia-

rono sussidi annui per oltre lire quattrocentomila e non più sole 250,000 come ebbe a dichiarare l'onorevole ministro.

Confido ancora che il Governo, di cui fanno parte parecchi figli illustri del Piemonte, i quali conoscono profondamente i bisogni di quelle regioni, vorrà ritornare sui suoi passi e scongiurare la jattura che necessariamente le colpirebbe, se fosse attuato il programma annunciato ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Sotto un altro punto di vista gl'interessi piemontesi restano vulnerati dal programma ministeriale.

Non si tenne alcun conto dell'inscindibilità del problema ferroviario del Piemonte e della Lombardia nei rapporti col Mar Ligure; imprescindibilità proclamata solennemente nell'ordine del giorno votato in Genova il 24 febbraio 1907.

Come italiano plaudo alla direttissima Genova-Tortona, tendente al miglioramento delle comunicazioni fra Genova e la Lombardia.

Ma non posso dimenticare che data la condizione d'uguaglianza, in cui le regioni piemontese e lombarda svolgono verso il Mediterraneo le loro energie con benefica e pacifica gara; il miglioramento stesso va a tutto danno del Piemonte, le cui comunicazioni col mare sono lasciate nello *status quo*.

Non è la differenza di pochi chilometri a favore dell'una o dell'altra regione che deve preoccupare, come crede l'onorevole ministro; ma, bensì l'enorme disparità di condizione generale del traffico che necessariamente si crea e si stabilisce fra le regioni concorrenti; delle quali l'una è servita signorilmente con tre linee a doppio binario; l'altra invece non ha che una linea ad un solo binario in istato disastroso.

Alle gravissime conseguenze di questa condizione di cose non ripara certo il rimedio proposto dall'onorevole ministro con la variante all'articolo 92 della legge sull'esercizio ferroviario.

In conclusione, il Piemonte per le sue antiche ed indimenticabili benemerite di ordine politico, per le odierne nel campo economico, Savona e la Liguria occidentale per la loro proverbiale operosità ed attività, meritavano certamente miglior trattamento in questo banchetto ferroviario.

Nella tornata del 1º luglio prossimo passato svolgendo la mia interpellanza faceva preghiera all'onorevole ministro di volere

sopraspedere alla decisione sulla linea Savona-Cartosio-Torino per provvedere alla nomina d'una Commissione con l'incarico di studiare il problema ferroviario del porto di Savona.

Così erasi fatto per il porto di Genova colla nomina della Commissione Adamoli e così dovrebbe farsi per tutti i porti di grande traffico finchè non si provveda ad un conveniente assetto dell'amministrazione dei porti.

Col domandato provvedimento si sarebbero chiariti i bisogni del traffico, la potenzialità del porto, quella delle linee ferroviarie che allo stesso fanno capo e si sarebbe accertato la necessità d'una nuova strada ferroviaria.

Dopo le meno esatte notizie date dall'onorevole ministro sull'argomento, mi convinco sempre più dell'opportunità anzi della necessità di quella istanza, alla quale non fu data risposta alcuna.

Me ne rammarico, perchè le indagini, gli studi più completi sulla questione avrebbero certamente ispirato all'onorevole ministro dichiarazioni, decisioni ben diverse da quella enunciata ieri; più consentanee ai legittimi interessi delle regioni nostre.

Termino col dichiararmi insoddisfatto nel modo più assoluto e coll'augurio che le popolazioni del Piemonte, di Savona e della Liguria occidentale trovino in sè tanta virtù di sacrificio da rassegnarsi all'amara delusione e che il Governo, meglio studiando e riflettendo, voglia evitare la rovina ingiusta dei loro più vitali interessi. (*Bene! Bravo!*)

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

PANIÈ. Parlo a nome dei colleghi interpellanti e di quanti, senza firmare la nostra interpellanza, le hanno però dato la loro cordiale adesione, uniti oggi tutti in uno stesso sentimento di dolorosa sorpresa per le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro. Dico dolorosa sorpresa: questa difatti è la sintesi dell'impressione nostra: e il giudizio appare pienamente giustificato pur che si faccia il bilancio tra quelle che erano le nostre istanze e le risposte che ci vennero date.

Nello svolgimento della nostra interpellanza io aveva anzitutto richiamato l'attenzione del Governo sopra la particolare condizione di Torino e del Piemonte, in rapporto alla direttissima Genova-Milano. Avvertivo che l'esecuzione di questa non poteva disgiungersi dal suo allacciamento a

Torino per mezzo di una linea, la più breve possibile, da esercirsi con le stesse modalità della direttissima.

Ricordava allora le ragioni di evidente e manifesta giustizia che richiedevano questo provvedimento.

Torino e Milano si trovano attualmente per le comunicazioni ferroviarie, pressochè equidistanti da Genova. Alterare questa situazione di fatto, avvicinare una delle due città a Genova senza fare altrettanto per l'altra, che è quanto dire, richiamare su quella prescelta una maggior corrente di traffico, è creare una condizione di inferiorità per l'altra.

Appunto per questo i rappresentanti delle regioni ligure, lombarda e piemontese nel convegno del febbraio 1907 in Genova, avevano votato l'ordine del giorno in cui mentre si affermava la necessità della direttissima Genova-Milano, si soggiungeva che la medesima doveva essere allacciata a Torino nel modo il più breve possibile.

Quest'ordine del giorno non rappresentava, come disse l'amico Brizzolesi, una coalizione.

La coalizione, si fa in danno altrui: invece il nostro ordine del giorno non significava altro che questo: il bene di tutti, il danno di nessuno.

Ebbene, onorevoli colleghi, le dichiarazioni fatte ieri dal Governo portano precisamente, e a pregiudizio degli interessi di Torino e del Piemonte, al risultato opposto di ciò che si chiese nel convegno di Genova, e che io rammentavo nella tornata del 4 luglio.

Infatti il Governo ha bensì annunciato che avrebbe provveduto all'attuazione della direttissima, limitata per ora fino a Tortona, estesa poi, quando le esigenze del traffico lo richiedessero, fino a Milano, ma nulla ha detto quanto al raccordo di essa con Torino.

Io non mi lusingo di poter qui applicare l'adagio: « chi tace consente ». L'argomento è di troppa gravità per supporre che il silenzio del Governo si possa interpretare come acquiescenza. Esso, pur troppo, non può significare che ripulsa. E se così è, io devo chiedere all'onorevole ministro: perchè questo trattamento?

Perchè questo danno, questa *capitis diminutio* che si minaccia alla regione piemontese ed a Torino? Ella, onorevole ministro, ha dichiarato, che facendosi la direttissima Genova-Milano, a salvaguardia delle indu-

strie torinesi, si sarebbe per la percorrenza delle merci sulla direttissima, applicata la tassazione del percorso più lungo; e ciò per la limitazione che ella propone all'articolo 92 delle tariffe.

Ma per noi, per il Piemonte non è questione di pareggiamento di tasse nei trasporti, all'effetto che altri non paghi meno di noi. Questo non impedirà che le merci, come i viaggiatori, prescelgano sempre la via più breve. Ciò che noi chiedevamo, per impedire che le correnti del commercio fossero sviate a danno di Torino, era il pareggiamento delle condizioni delle linee, nel senso che il percorso che si abbrevia da Genova verso Milano, sia altrettanto e nello stesso modo abbreviato verso Torino.

Questa era ed è la nostra domanda sulla quale attendo ancora una risposta più confortante del Governo.

Nella nostra interpellanza, onorevole ministro, noi passavamo poi a considerare le comunicazioni tra Torino e la Riviera Ligure occidentale.

Io faceva presenti le intollerabili condizioni dell'attuale linea Torino-Savona, ricordate ancora testè dal collega Astengo: linea pessima come costruzione, pessima come esercizio, dove i treni diretti non sono che nominali, dove le merci non trovano sfogo; linea abbandonata dai viaggiatori i quali preferiscono fare i due lati del triangolo Torino-Genova e Genova-Savona, piuttosto che percorrere l'ipotenusa Torino-Savona.

Ed io invocavo provvedimenti immediati forte anche del suffragio che questi trovavano nella stessa relazione Adamoli.

A questo riguardo riconosco che effettivamente provvedimenti vennero annunciati. Si annunciarono come di imminente esecuzione l'applicazione della trazione elettrica tra Savona e San Giuseppe e il raddoppiamento del binario tra Trofarello e Carmagnola; si dichiarò che si sarebbe provveduto alla estensione della trazione elettrica da San Giuseppe a Ceva e al raddoppio del binario anche nel tratto tra Carmagnola e Ceva; si promise che verificandosi un rapido progresso sul movimento delle merci si sarebbe costruita, ad uso esclusivo delle merci, una nuova linea Savona-San Giuseppe.

Ora, appunto per la grande deferenza che io ho per la parola dell'onorevole ministro mi preoccupa la distinzione che esso ha fatto tra le opere di imminente esecuzione, e quelle non più dichiarate tali.

Perchè se le opere di pronta esecuzione si limitassero alla trazione elettrica per il tratto da Savona a San Giuseppe e al doppio binario fra Trofarello e Carmagnola, congiunte sia pure alla funicolare per i carboni; — io dovrei dire, anche qui colla scorta della relazione Adamoli, che esse rappresenterebbero un palliativo inutile o quasi, non bastando correggere la linea in un punto per lasciarla poi — chissà fino a quando! — difettosa per non dire inservibile negli altri!

Pregherei pertanto l'onorevole ministro di fare al proposito qualche più esplicita dichiarazione.

Ma io, nello svolgimento dell'interpellanza, aveva altresì ricordati i voti delle popolazioni piemontesi per avere almeno una nuova linea di comunicazione colla Riviera Ligure Occidentale.

E qui il Governo è stato molto reciso, ma nel troncare ogni speranza; nè la Torino-Cartosio-Savona, nè la Garessio-Oneglia: perchè inutili e soverchiamente dispendiose l'una e l'altra.

Ora io non mi soffermerò sui particolari di queste linee. È un compito questo, che per la Cartosio-Savona ha già assolto l'onorevole Astengo, e che per la Garessio-Oneglia io lascio all'onorevole Agnesi.

Io mi restringerò a un rilievo d'ordine generale. Sono anni ed anni che le rappresentanze dei comuni interessati, a cominciare da quella di Torino, la provincia di Torino, le Camere di commercio di Torino e di Savona, Congressi tecnici di competenza indiscutibile, quale la società degli ingegneri ed architetti di Torino; Comitati composti di persone autorevolissime (quello per la Cartosio-Savona ha l'onore di annoverare fra i suoi membri l'attuale ministro della guerra) vanno proclamando la necessità di un nuovo mezzo di comunicazione, indipendente dall'attuale linea Torino-Savona, fra Torino e il mare Ligure Occidentale. Si sono fatti studi e spese di progetto. Recentissimamente il Consiglio comunale di Torino votava un concorso di lire 250 mila annuo per la Cartosio-Savona; e di altre lire 80 mila annue per la Garessio-Oneglia per 70 anni. È possibile supporre che tutto questo movimento, così largo, così costante, così antico, non sia che l'esponente di un'agitazione meramente artificiosa, non determinata da alcun grande interesse, da alcun bisogno reale? D'altronde per la Garessio-Oneglia la stessa relazione Adamoli non ne

segnala anch'essa la opportunità? Si oppone il grave dispendio. Questo non è neppure esatto per la Garesio-Oneglia che costa una quarantina di milioni o poco più, e darebbe il mezzo di utilizzare il tronco Ceva-Garesio, il quale ora non rende. Ma poi la ragione della spesa varrà a far soffocare il bisogno? Malauguratamente io devo constatare questo: che quella relazione Adamoli, — che per tutti gli altri è stata la guida seguita dal Governo nelle sue risoluzioni; — per il Piemonte lo è solo in quanto nega ciò che il Piemonte domandava. Dove essa asseconda le richieste del Piemonte, come per le comunicazioni colla Liguria Occidentale, il Governo la mette da parte. È una constatazione dolorosa, ma è la verità.

Di un terzo argomento si occupava la mia interpellanza, non meno essenziale, non meno vitale per Torino; — l'assetto da darsi alla linea del Cenisio, della quale io indicava l'urgenza. E le ragioni di questa urgenza oggi non soltanto non sono smiuite ma, se possibile, si sono accresciute.

La linea, così qual'è, è assolutamente inadatta a sopperire alla necessità del traffico. Torino sta preparandosi a celebrare la festa internazionale del lavoro che ha indetto per il 1911. La data non è oramai più lontana. Sarebbe grave, gravissima iattura per Torino, che per quell'epoca almeno, la linea — l'unica internazionale che Torino abbia — non fosse posta in condizione di rispondere ai bisogni.

Vi sono d'altra parte ragioni di convenienza internazionale che lo consigliano.

Io non credo di dire cosa nuova all'onorevole ministro — nel quale all'alta intelligenza si accoppia lo studio — ricordando una recente discussione, del mese scorso, avvenuta al Senato francese a riguardo appunto della linea del Cenisio; — il ricordo però gioverà sempre a qualche cosa. Il senatore Perrier nella seduta del 13 febbraio invitava il ministro dei lavori pubblici ad agire presso il Governo italiano, perchè facesse eseguire il doppio binario della linea Torino-Modane.

Osservava che la Francia l'aveva eseguito dalla sua parte, con una spesa di 23 o 24 milioni in attesa che l'Italia facesse altrettanto sul suo versante, e metteva in guardia (sono sue parole precise) il ministro *contre une reponse dilatoire possible du gouvernement italien*.

La risposta dilatoria, che si temeva, era

che il Governo italiano affacciasse difficoltà tecniche di esecuzione del doppio binario, specialmente nel tratto Meana-Salbertrand; e il senatore Perrier si doleva che il Parlamento francese avesse approvato la linea Nizza senza subordinarla alla condizione della costruzione da parte dell'Italia del doppio binario della linea Torino-Modane.

Onorevole ministro! Io ho ricordate le parole del Perrier non per dar ragione ai suoi dubbi, nè per discutere qui la questione tecnica se il doppio binario sia o no possibile per tutta la linea di Modane, ma per rilevare la grande, la grandissima importanza, che, all'infuori anche degli interessi delle nostre regioni, ha questa parte del problema ferroviario.

Le amicizie fra nazione e nazione non si preparano nè si cementano al suono di belle frasi, ma con una sapiente conciliazione dei rispettivi interessi.

Or bene nonostante la gravità dell'argomento, nonostante che io nella seduta del 1° luglio facessi preghiera all'onorevole ministro di enunciare su di esso le intenzioni del Governo, io non ho, nelle dichiarazioni udite ieri, appreso anche solo un accenno alla Torino-Modane.

In questa condizione di cose è facile vedere a quale conclusione io debba venire.

Proprio in questi giorni un'associazione commerciale della nostra regione, protestando contro lo stato delle nostre comunicazioni ferroviarie, deplorava che la rappresentanza politica del Piemonte non si costituisse in Comitato promotore per premere sul Governo.

Noi abbiamo troppo alto concetto della dignità del Governo e di quella del nostro mandato per dare soverchia importanza a queste manifestazioni; ma le medesime sono un indice del sentimento delle nostre popolazioni, che non possiamo, non dobbiamo tacere.

Il Piemonte, per quanto è delle comunicazioni ferroviarie, si ritiene trascurato.

Dal 1879 in qua si sono votate parecchie leggi per costruzioni ferroviarie; ma all'infuori della Cuneo-Ventimiglia-Nizza il Piemonte non ha avuto alcuna linea di grande traffico.

E per la Cuneo-Nizza, deliberata nel 1879, i lavori sono appena adesso in corso di esecuzione.

Oggi, nel programma ferroviario che è stato annunciato esso è nuovamente messo

da parte; perchè nulla gli si aggiunge, ed anzi è posto nel rischio di perdere.

Ora questo non è giusto.

Il Piemonte si compiace e si allietta tutta volta che si ricorda quanto in passato ha potuto fare per l'unità e la libertà della patria.

Ma esso vuole che lo si ricordi eziandio e non lo si abbandoni, nella lotta, alla quale intende colle sue migliori energie, per il progresso economico.

Io voglio credere, io amo sperare che la parola di ieri non sia l'ultima del Governo in questa importantissima questione. Se fosse così, io dovrei anche a nome dei colleghi, dirmi completamente insoddisfatto. (*Benissimo!*)

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

Raccomando a tutti i colleghi, che hanno svolto interpellanze, di non ripeterne lo svolgimento, e di dichiarare soltanto se siano o no soddisfatti.

AGNESI. Non mi posso dichiarare soddisfatto delle dichiarazioni del ministro in merito alla Garessio-Oneglia tanto a nome mio quanto a nome dei deputati che rappresentano regioni interessate nella costruzione della Garessio-Oneglia.

L'onorevole ministro ebbe per me delle benevoli e lusinghiere parole. Di esse io lo ringrazio. Ma io lo ringrazierei assai più se egli mi avesse date delle buone assicurazioni in favore della mia linea.

L'onorevole ministro ha dichiarato che niun impegno prossimo può promettere il Governo, e ci ha invitati ad attendere tempi migliori!

Ma, onorevole ministro, sono cinquant'anni che le nostre popolazioni attendono con fiducia: e la pazienza delle popolazioni ha anche un limite, quando specialmente fanno di domandare cosa veramente giusta, che loro spetta e che rappresenta un loro vero e grande interesse economico.

È fin dal 1857 che si era presentata alla Camera dei deputati la domanda di costruzione di questa linea, patrocinata dal Cavour, e che egli certamente l'avrebbe fatta eseguire se l'immaturo morte non lo avesse tolto troppo presto all'affetto degli italiani.

Da allora le popolazioni liguri e piemontesi non hanno cessato di domandare ed insistere.

Si ebbero ripetute deliberazioni dei Consigli comunali di Torino, Mondovì, Ceva,

Garessio, Oneglia, Portomaurizio, Pieve di Teco e centinaia di altri comuni, ripetuti comizi popolari; si ebbero ripetute deliberazioni dei Consigli provinciali di Torino e Portomaurizio, delle Camere di commercio di Torino, Cuneo e Portomaurizio, della Società degli ingegneri ed architetti di Torino. Si ebbe il parere autorevole della Commissione Adamoli.

Si aggiunga il recente voto del Consiglio comunale di Torino, che ad unanimità di voti deliberava un sussidio di lire 80,000 per 70 anni.

Si aggiunga il voto dei Consigli comunali di Oneglia e Portomaurizio che votavano lire 25,000 per ciascuno e quello del Consiglio provinciale di Portomaurizio che votava lire 30,000. Ed ora si stanno attendendo i concorsi dei Consigli provinciali di Torino e Cuneo.

A tutto questo movimento della opinione pubblica, che si va svolgendo da cinquant'anni non si può rispondere con: no! A tutta questa gente che ha studiato e studia seriamente intorno a questo problema non si può dire: avete torto!

L'onorevole ministro, per giustificare il suo rifiuto ha fatto tre accuse alla Garessio-Oneglia:

prima: essa costa troppo: 50 milioni;

seconda: essa porta con sé la necessità della costruzione del porto Imperia del costo di 20 milioni;

terza: essa è più lunga di 30 chilometri della Ceva-Savona.

Orbene, mi permetta il ministro di rispondergli su questi tre punti e di dichiarargli con tutta sicurezza che i suoi uffici tecnici lo hanno informato male.

Difatti la Garessio-Oneglia non costerà 50 milioni, ma costerà solo da 30 a 32 milioni: e ciò io lo posso con sicurezza affermare nel modo più esplicito e positivo, perchè io ho studiato sul terreno il progetto di quella ferrovia.

La linea da me progettata avrà la lunghezza di circa 50 chilometri, la massima pendenza sarà del 14 per mille e costerà da 600 a 700 mila lire al chilometro, non di più.

È ben vero che la Società Mediterranea, che vorrebbe costruire quella linea ed esercitarla, calcola che essa costi 40 milioni, più dieci per l'impianto della trazione elettrica; ma, ben si capisce, che la Mediterranea ha tutto l'interesse di esagerarne il costo. Quindi non 50 milioni, ma da 30 a 32!

Io non intendo il secondo appunto che ha fatto l'onorevole ministro circa il gran porto di 20 milioni. Io non trovo la necessità di abbinare questi due lavori insieme. Quando si è costruita la Torino-Ceva-Savona, nessuno ha pensato di dover costruire contemporaneamente un gran porto a Savona del costo di 20 milioni!

Allora il porto di Savona era più piccolo di quello di Oneglia e lavorava meno di quanto lavora oggi il solo porto di Oneglia. Là si è fatta la ferrovia, e poi mano a mano si è ingrandito e migliorato il porto, a seconda dei bisogni. E così si può fare da noi.

Se il Governo vuol dare i milioni per fare ferrovia e porto insieme meglio! Altrimenti si faccia prima la ferrovia Garessio-Oneglia, la quale troverà al mare tre discreti porti, Oneglia, Porto Maurizio, Diano Marina, distanti pochi chilometri l'uno dall'altro. Essi, poi, a seconda dei bisogni verranno a mano a mano ingranditi e migliorati nel modo più adatto.

A mio giudizio la questione portuaria non deve in alcun modo intralciare la questione ferroviaria. Se ella, onorevole ministro, non può concedere molti denari per i porti sopraccennati, conceda almeno ai miei paesi i mezzi occorrenti per fare la ferrovia.

L'onorevole ministro ha anche detto che la Ceva-Garessio-Oneglia è più lunga della Ceva-Savona di circa 30 chilometri e quindi i passeggeri e le merci del Prato per andare al mare preferiranno la linea di Savona.

Io osservo al ministro che la Garessio-Oneglia non servirà solo per chi va al mare, ma serve anche e specialmente per le relazioni tra il Piemonte e la Liguria occidentale ed il Mezzogiorno della Francia, quindi Albenga, Alassio, Sanremo, Bordighera, Nizza, Cannes, ecc. Tutto questo movimento per andare in Piemonte invece di fare due lati del triangolo, farebbe l'ipotenusa che è assai più breve. Ognuno può quindi immaginare qual massa di viaggiatori e di merci si potrebbero riversare in Piemonte.

La Garessio-Oneglia servirà anche per le relazioni del Piemonte col mare. È ben vero che visarà una maggior lunghezza di 30 chilometri. Ma a questo proposito io mi servo dell'esempio col quale il compianto ministro Gianturco rispondeva all'onorevole De Seta, mi pare. Egli disse: se si dovesse scendere da una camera dal 5° piano in istrada,

è meglio discendere lungo una corda verticale o fare la strada più lunga delle scale? Certamente è meglio passare dalle scale! E qui ci troviamo appunto in un caso simile.

La Savona-Ceva è una ripida rampa, ha il 25 per mille di pendenza in galleria che corrisponde al 30 per mille allo scoperto, ha raggi ristretti di curve, è a *montagne russe*, ecc., mentre la Garessio-Oneglia è linea moderna e non avrà più del 14 per mille di pendenza allo scoperto. È naturale, quindi, che essa sia più lunga. Se la Savona-Ceva fosse possibile costruirla al 14 per mille di pendenza verrebbe lunga circa quanto la Ceva-Garessio-Oneglia.

Ma qui debbo dire che i suoi tecnici non hanno tenuto conto di una questione capitale, che ha molta relazione col contribuente italiano.

I suoi tecnici non hanno ricordato che le ferrovie debbono considerarsi come speculazioni non come spese improduttive e voluttuarie, nè come pompe aspiranti del tesoro dello Stato.

Le ferrovie debbono essere studiate ed eseguite in modo da riuscire a coprire le spese d'esercizio e dare un interesse al capitale speso.

Invece in Italia le ferrovie rendono poco o nulla, perchè alle linee buone e piane fanno riscontro linee di montagna male progettate e costrutte.

Fra le peggiori stanno appunto la vecchia linea dei Giovi e la linea Ceva-Savona, che danno esercizio passivo; e più merce vi passa, più si perde.

Io non ripeterò qui le ragioni tecniche da me già dette, e sviluppate nella mia interpellanza. Mi limiterò a ricordare che in Italia la spesa media di una tonnellata-chilometro per la merce a piccola velocità è di circa 4 centesimi, mentre è di circa 5 centesimi il prodotto lordo.

Ma la spesa di 4 centesimi è una media; mentre in linea di pianura può essere di 2 centesimi sulle linee di montagna, può salire a 6, 8, 10 ed anche 20 centesimi per tonnellata-chilometro.

Difatti nel 1900 sulla vecchia linea dei Giovi si son trasportate tonnellate 1,515,606 con una spesa di quasi 8 milioni e con un prodotto di 2 milioni circa. Quindi le spese furono quadruple del prodotto.

Quello che succede sulla vecchia linea dei Giovi, in minori proporzioni però, succede sulla linea di Savona.

Io non ho dati positivi sulla Savona-Ceva, ma io ritengo che su quella linea la trazione non costi meno di 10 centesimi per tonnellata-chilometro, e poichè la merce non dà che 5, lo Stato perde altri 5 centesimi, che per tutto il percorso sono lire 2.

E calcolando a 500,000 tonnellate la merce che passa all'anno, si ha una perdita di almeno un milione sull'esercizio della linea.

Adottando la trazione elettrica, ed aumentando il traffico, si aumenterà la perdita annuale.

Sembra a me che lo Stato farebbe un miglior affare a costruire la succursale Garesio-Oneglia, dove l'esercizio sarebbe attivo, piuttosto che applicare la trazione elettrica sulla Ceva-San Giuseppe.

Bisogna adunque migliorare la rete ferroviaria nel senso di diminuire il lavoro delle linee passive, almeno di non aumentarlo, e costruire delle buone succursali, che rispondano al moderno concetto di ridurre le linee di montagna a linee di pianura. Questo è appunto quello che si ottiene colla Garesio-Oneglia.

Nemmeno approvo il criterio, che mi sembra dominare, di voler concentrare, accentrare tutto il movimento commerciale su poche direzioni o linee ed in pochi porti. Io ritengo invece si debba decentrare, costruire cioè nuove arterie e nuovi sbocchi, in modo da ovviare ai giri viziosi delle merci e passeggeri, e di schivare per quanto si può le grandi spese che si hanno nei grandi porti.

Per queste ragioni, io credo sia conveniente al Piemonte avere un nuovo sbocco al mare, ad Oneglia-Portomaurizio, e credo pure sarebbe per ora più conveniente costruire la Ceva-Mondovì-Fossano, piuttosto che il raddoppiamento del binario sulla Ceva-Carmagnola.

Non mi posso quindi dichiarare che assolutamente insoddisfatto, dolente che, nemmeno in questo momento di deficienza di linee ferroviarie tra il mare ed il Piemonte, le aspirazioni cinquantenarie delle regioni che io ed i miei colleghi rappresentiamo, non siano state soddisfatte.

La provincia di Portomaurizio non ha potuto avere la linea nel 1857 quando le fu preferita la linea di Savona. Nemmeno l'ha potuta avere nel 1879 quando le fu preferita la Cuneo-Nizza per Ventimiglia. Oggi nemmeno si riesce!

Eppure essa ha contribuito e contribuisce con le sue tasse a pagare le ferrovie

delle altre regioni. Ciò è contrario a quei principii di giustizia distributiva che vogliono che tutte le regioni italiane partecipino in proporzionata misura ai pesi ed ai benefizi dello Stato.

Prego quindi l'onorevole ministro di voler ancora ristudiare e ponderare questa questione, che interessa gran parte del Piemonte e della Liguria Occidentale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Torrigiani ha già risposto.

L'onorevole Sacchi non è presente; ma l'onorevole Dal Verme ha già dichiarato di parlare a suo nome.

L'onorevole Pescetti si è dichiarato soddisfatto.

L'onorevole Brizzolesi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BRIZZOLESI. Come comprenderà facilmente l'onorevole ministro, a me spiace di non potermi dichiarare soddisfatto della sua risposta.

La mia proposta per l'elettrificazione della Genova-Ovada non mirava a rendere inutile la direttissima, ma, come dissi nel mio discorso del maggio scorso, tendeva ad aver un mezzo più pronto e più sollecito per lo svolgimento del movimento attuale del porto di Genova e suo aumento, in attesa che la direttissima fosse costruita per far fronte al maggior incremento del commercio che certamente si sarebbe verificato in quel porto.

Infatti io dicevo in quella tornata: « con la mia proposta che provvede al sollecito sfollamento del porto di Genova, e suo aumento fino a 10 milioni di tonnellate, non intendo, onorevoli colleghi, di portar nocumento alla domanda presentata per una direttissima Genova-Milano, per la cui esecuzione, mi si dice, occorreranno circa dieci anni; anzi mi affretto a dire che la mia proposta alla direttissima torna di vantaggio.

« Infatti, potendosi sopperire con la mia proposta al sollecito sfollamento del porto, si raggiungerà lo scopo di tener fermo il traffico nel porto, non permettendo che svii, il che certamente avverrebbe, se, per un periodo di ancora dieci anni, il servizio ferroviario si lasciasse nelle deplorabili condizioni presenti ».

Ciò premesso, mi consenta quindi, onorevole ministro, in risposta alle sue osservazioni, di dire che anch'io con la mia proposta ho riconosciuto la convenienza di spingere la trazione elettrica fino ad Ovada, e che la spesa dei 35 milioni indi-

cata dal compianto onorevole Gianturco, fu da me contestata, potendosi rinunciare a lavori non strettamente necessari, spesa del resto che ella, onorevole ministro, ha indicato in 10 milioni, e che io, per gli studi fatti fare da persona competente, e che ebbi l'onore di comunicarle, ritengo possa contenersi in cifra minore.

Non posso poi comprendere, come ella ha detto, che la spesa di una tonnellata di merce trasportata sulla Ovada sia maggiore di quella sulla Busalla, dato che la pendenza della Ovada è del solo 16 per mille, mentre quella della Busalla è del 35 per mille, e ritenuto altresì che con due locomotori si potrebbero trasportare sulla Ovada 400 tonnellate di merci in un sol treno, nel mentre che sulla Busalla con eguale ed anche maggior forza se ne potranno trasportare poco più di 200.

Permetta poi che le ricordi che le merci provenienti dal porto di Genova e dirette per Alessandria ed oltre rappresentano il 45 per cento circa del movimento totale di quel porto.

A me quindi duole moltissimo che ella, onorevole ministro, non abbia creduto di far buon viso alla mia proposta che con soli 5 o 6 milioni di spesa avrebbe potuto arrecare un sollievo immediato al porto di Genova con un traffico di ben 800 vagoni al giorno, e servire in modo speciale alla regione piemontese che dal disegno di legge da lei presentato non è molto favorita.

E ciò mi duole altresì perchè ella ha riconosciuto nel suo discorso l'utilità della costruzione dell'Asti-Chivasso, linea che sarebbe meglio e direttamente servita dalla Genova-Ovada-Asti quando fosse resa più potente, perchè più breve.

Ma io spero che la battaglia non sia peranco completamente perduta.

E di queste speranze mi affidano le ultime parole da lei pronunciate; e cioè che anche se si dovessero eseguire i miglioramenti da me proposti sulla Genova-Ovada, non si renderebbe inutile la direttissima.

E ciò, onorevole ministro, è conforme a quanto io ho sempre sostenuto.

Io spero quindi, che i maggiori studi, e l'impellente bisogno di provvedere allo sfollamento del porto di Genova, nel periodo certamente non breve, occorrente per la costruzione della direttissima, e la convenienza di dare alla regione piemontese, come ne ha il sacrosanto diritto, una linea diretta e potente, persuaderanno lei, onorevole mi-

nistro, in modo positivo e non condizionale, a fare un'opera che con così poca spesa apporrà vantaggi molto rilevanti.

E non ho altro da aggiungere.

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

PASCALÉ. Onorevoli colleghi, ieri non potetti assistere al discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè infermo, e sebbene infermo sia anche oggi, ho creduto mio dovere intervenire alla seduta, trattandosi di vitali interessi che riguardano la regione che ho l'onore di rappresentare.

Premetto, innanzi tutto, che con la mia interpellanza mi sono rivolto al ministro del tesoro e dei lavori pubblici chiedendo gli opportuni stanziamenti per due determinate linee che riguardano le ferrovie della Basilicata, ma non con l'intendimento che gli stanziamenti siano assegnati soltanto alle linee da me indicate.

Indicai quelle linee in modo speciale perchè sono quelle le sole che interessano il Collegio che io rappresento.

E non ho creduto di estendere la richiesta a tutte le altre ferrovie della Basilicata, appunto per un riguardo ai colleghi ed agli amici carissimi della Basilicata che con tanto patriottismo e con tanta solerzia caldeggiavano gli interessi di quella nobilissima regione.

Ciò premesso osservo, che dal resoconto sommario e dai giornali che riportarono il discorso dell'onorevole ministro (che mi compiacchio di sapere lodato da tutti e a cui mi auguro poter tributare anche la mia lode) non risulta sia stata fatta alcuna dichiarazione in risposta alla interpellanza da me presentata.

Con la mia interpellanza si chiedevano stanziamenti, affermando la necessità di provvedere urgentemente alla costruzione di quelle due linee. Per dimostrare alla Camera la urgente necessità di tale costruzione, parmi indispensabile ricordare alcune disposizioni di leggi già votate e che sono leggi del nostro paese.

Con l'articolo 60 della legge 31 marzo 1904, sulla Basilicata, si prescriveva la concessione delle seguenti ferrovie, cioè appunto quelle da me ricordate: Grumo-Matera-Ferrandina, e Gravina-Valle del Bradano-Avigliano.

Con la legge susseguente del 1905, con la quale si provvede alla costruzione ed esercizio delle strade ferrate in genere, con

l'articolo 6 fu disposto, che il Governo avrebbe provveduto, mediante appalto a misura ed a prezzo fatto, alla costruzione di determinate linee. Poi, (lettera E) alla costruzione delle altre ferrovie e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904, le quali al 30 giugno 1906 non fossero state concesse a società o ditte private.

E col comma ultimo dell'articolo 7 della stessa legge, si prescriveva che « alle spese di costruzione per conto dello Stato, delle ferrovie indicate alla lettera E del precedente articolo che non siano state concesse all'industria privata, sarà provveduto con somme rispettivamente assegnate a titolo di sovvenzioni chilometriche dalle leggi 4 dicembre 1902 e 31 marzo 1904.

E quindi, coll'articolo 8, si soggiungeva che per le ferrovie di cui alla legge 31 marzo 1904 le somme sarebbero iscritte nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro.

Ora, premesse le disposizioni di leggi da me ricordate, ho domandato al ministro che si stanziassero i fondi per le linee che sono state votate da leggi dello Stato, e che non rappresentano semplici desideri delle popolazioni cui dovesse sodisfarsi. Ed è tanto ciò vero che il ministro stesso, come ho letto nel suo discorso, riconobbe l'imprescindibile necessità di provvedere alla esecuzione delle leggi votate.

Ed io prendo atto di queste dichiarazioni con fiducia e confidenza, perchè egli ha riconosciuto che lo Stato ha l'imprescindibile dovere di eseguire le sue leggi.

Senonchè con la legge presentata ieri stesso si riconobbe insufficiente lo stanziamento dei 40 milioni e questo per le ferrovie della Basilicata fu elevato a 90 milioni.

Ora il quesito che io, non tecnico, mi sono permesso modestamente di porre a me stesso è questo: Per spendere 40, 50 o 90 milioni occorrono non solamente mesi, ma molti anni. Si tratta di leggi dello Stato che avrebbero dovuto essere eseguite fino dal 1906.

Ora la urgente necessità degli stanziamenti per la esecuzione di tali leggi s'impone. Si dirà forse che esse non potettero eseguirsi (io anticipo una risposta eventuale del ministro) forse per mancanza degli studi, o per mancanza dei progetti, ma tale eccezione non potrebbe aver valore più oggi (e io so di dire il vero e spero di non essere contraddetto dal ministro) per essere stati compiuti tutti o molti dei progetti di quelle

linee e specialmente per le quali ho chiesto la costruzione immediata.

E siccome per queste linee non occorrono nè manufatti, nè ponti, nè tunnels, nè molti milioni, ma appena qualche milione, così son certo sarà provveduto con urgenza.

Date perciò a quelle provincie, assetate da giusto desiderio, la soddisfazione di sapere che se le leggi si votano, si dà loro anche esecuzione; date soddisfazione a quelle popolazioni, che da anni aspettano l'esecuzione di queste leggi, che sono leggi dello Stato, consentendo che anche per l'anno in corso possa esser fatto lo stanziamento per la costruzione di quelle linee per le quali, ripeto, i progetti sono pronti, e non occorrono che solamente le traversine da mettere sulla strada già costruita.

Per queste ragioni mi auguro che da parte del ministro siano dati tali affidamenti da poter non solo meritare l'approvazione della Camera, ma anche l'approvazione e la benedizione di quelle derelitte regioni che aspettano non altro che l'esecuzione della legge, che riconobbe un vero e proprio diritto in nome della giustizia. (Bene!)

PRESIDENTE. L'onorevole Spallanzani, a nome anche degli altri firmatari della sua interpellanza, e dell'onorevole Bizzozero, si è già dichiarato soddisfatto.

Gli onorevoli Alfonso Lucifero, Cantarano, Fiamberti, Borsarelli e Casciani attendono una risposta dall'onorevole ministro.

L'onorevole Meardi, che ieri non era presente, mi aveva espresso il desiderio di svolgere la sua interpellanza oggi, ma nemmeno oggi è presente; e quindi la sua interpellanza s'intende ritirata.

Seguono ora le interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Torrigiani, il quale però ha già risposto.

Viene poi quella dell'onorevole Serristori al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere il pensiero intorno alla costruzione della linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve ».

L'onorevole Serristori ha facoltà di parlare

SERRISTORI. Io pure prendo atto con sincera soddisfazione delle dichiarazioni esaurienti fatte dall'onorevole ministro, annunciando la costruzione della ferrovia Borgo San Lorenzo-Pontassieve. bisogno e tormento, da una lunga serie di anni, dei rappresentanti della regione da me adesso rappresentata.

Con questa ferrovia si viene a dare sollecito e sufficiente assetto al pubblico servizio ferroviario della Val di Sieve per ciò che si riferisce alle comunicazioni con l'alta Italia, in attesa di quella direttissima Bologna-Firenze, la costruzione della quale richiederà molti anni. E quando la direttissima sarà un fatto compiuto, la linea della Val di Sieve rimarrà sempre una linea sussidiaria di notevole importanza strategica e locale e sicuramente attiva. Ma con la costruzione della Borgo San Lorenzo-Pontassieve si compie altresì una tarda quanto provvida opera di giustizia riparatrice, perchè è bene ricordare che sette anni fa la Camera votava il progetto della costruzione della linea Faentina col tracciato Borgo San Lorenzo Pontassieve. Moltissimi interessi particolari, meschine preoccupazioni e manovre non del tutto legittime riuscirono poco dopo a far adottare un tracciato diverso, ma oggi finalmente la linea Faentina sta per avere lo sbocco naturale, logico e inevitabile su Pontassieve e noi, nella letizia dell'ora presente, vogliamo ben dimenticare l'ingiustizia fatta e i lunghi anni di attesa.

Per questi due segnalati benefici si abbia il ministro l'espressione sentita e sincera della pubblica gratitudine ed in particolar modo l'espressione della viva riconoscenza di quelle popolazioni della Valle di Sieve, delle quali credo, in questo momento, di essere il modesto ma sicuro interprete.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Francesco Rota ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta data alla sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i suoi intendimenti in ordine alla costruzione della linea ferroviaria Motta-San Vito al Tagliamento ».

**ROTA FRANCESCO.** Ringrazio il ministro dei lavori pubblici per la risposta data alla mia interrogazione. Avrei però preferito che la linea Motta-San Vito fosse costruita direttamente dallo Stato, perchè si tratta di una linea brevissima, di costo assai modesto, ma che risponde in modo mirabile ai supremi interessi dello Stato. La legge del 29 luglio 1879 dichiarava la Motta-San Vito trasversale della Portogruaro-Casarsa e ne indicava quindi il congiungimento in un punto intermedio della medesima. Sono passati da allora quasi 30 anni e, ai voti delle popolazioni che, colla costruzione di questa linea, vedranno rifiorire il loro movimento economico, si sono

uniti i voti di tutti coloro che sono studiosi e solleciti degli interessi generali dello Stato.

La regione piana che attraverserà questa linea è regione fertile ed abitata da circa 50 mila persone. La linea è di facile costruzione e rende vitale il tronco che muore oggi a Motta. Ma ciò che mi spinge a caldeggiarne la costruzione, è la considerazione degli interessi di ordine generale. Infatti, usufruendo della direttissima Vicenza-Motta e della Spilimbergo-Gemona, la Motta-San Vito coopera ad abbreviare il percorso da Milano a Pontebba di circa 50 chilometri.

Con questa linea si apre una nuova arteria verso quella parte della monarchia austriaca dove sono maggiori i nostri traffici. Infatti dalla Pontebbana passano circa 250 mila tonnellate di merce all'anno, mentre dalla Cormons-Trieste ne passano solo 150 mila.

Il congiungimento quindi Motta-San Vito provvede di comunicazione ferroviaria una parte notevole del basso Friuli, completa in questa regione la rete ferroviaria dello Stato, per la Spilimbergo-Gemona e in avvenire per la Cividale-Canale, costituisce la linea più breve e diretta di congiunzione fra Milano e i punti più importanti della monarchia austro-ungarica e degli Stati balcanici.

Non parlo del grande interesse di ordine militare, perchè venne da tutti riconosciuto ed in modo completo provato.

Per ciò ringrazio di nuovo l'onorevole ministro e mi auguro che fra breve la Motta-San Vito sarà un fatto compiuto.

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

**GALLINI.** Prendo a parlare, per ringraziare l'onorevole ministro di avere accolto le insistenze mie e di molti colleghi col portare il massimo del sussidio chilometrico ai servizi pubblici automobilistici a 800 lire, ma non posso dispensarmi dal fargli una raccomandazione, perchè se, pur aumentando i sussidi, rimanessero invariati i sistemi di attribuzione dei sussidi stessi, lo aumento diventerebbe inutile.

Mi spiego. C'è anche ora un sussidio di 500 lire che in molti casi sarebbe sufficiente, ma che non è mai stato accordato o, per dir meglio, su 26 concessioni è stato accordato due volte sole, cioè ad una linea di cinque chilometri e ad un'altra di 60 chi-

lometri; ma nessuno ne ha potuto profittare, perchè la concessione del massimo, secondo il regolamento attuale, è collegata all'obbligo di assumere il trasporto delle merci.

Ora se lo figura lei, onorevole ministro, un'automobile carico di merce, per esempio, di bestiame o di carbone?

Non è concepibile. Nessuno assume questi impegni, e quindi la concessione non è fatta e il massimo dei sussidi si è aggirato sempre sulle 300 o 400 lire. Tanto è vero che sopra 26 concessioni che sono state fatte, e ne sono in esercizio otto o nove, soltanto due o tre vanno bene e sono quelle che hanno avuto considerevoli tondi da comuni o da provincie.

Così la linea Spoleto-Norcia ha potuto superare tutte le difficoltà, perchè il municipio di Spoleto ha messo in bilancio centomila lire a fondo perduto; e la linea di Maranello-Pavullo, che è costata tanti sacrifici, può andare e va bene, perchè la provincia di Modena ha avuto il coraggio di mettere a fondo perduto 190 mila lire.

Chi non ha di queste risorse non può esercitare queste linee. Donde la necessità che il regolamento si modifichi in modo che questo massimo, e, se anche non come massimo, almeno la cifra considerevole di 500 o 600 lire possa essere ottenuta anche senza l'obbligo del trasporto della merce.

C'è un altro obbligo, che è quello dei pacchi agricoli. Ora questi pacchi nelle nostre regioni non si conoscono neppure e non si adoperano mai, ed io so che nella linea Maranello-Pavullo, che è una di quelle che funzionano in modo esemplare e che l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici è venuto a visitare, compiacendosi dei risultati che essa dà, in quella linea non ci sono stati in due anni di esercizio che otto o dieci pacchi agricoli, e dicono i maligni che è l'impresa assuntrice che li ha spediti per essere nei termini del capitolato!

Comunque sia, se l'onorevole ministro non riformasse il regolamento per ciò che concerne la procedura per ottenere il sussidio e la possibilità di ottenere il sussidio massimo senza l'obbligo del trasporto delle merci e dei pacchi agricoli, la concessione si risolverebbe in una delusione.

Questa è la raccomandazione che io faccio all'onorevole ministro, sicuro che egli, persuaso che questo nuovo sacrificio che fa lo Stato debba produrre i suoi effetti e servire cioè a sviluppare questo modesto mezzo

di locomozione che pure è tanto utile alle popolazioni, specialmente montane, terrà conto delle mie raccomandazioni e nella riforma del regolamento vorrà togliere di mezzo questi gravi ostacoli che si frappongono adesso alla concessione dei sussidi.

DI SANT'ONOFRIO. Alla manutenzione bisogna pensare!.. a cilindrare le strade!

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

LOERO. Mi compiaccio delle dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro in ordine alla ferrovia Belluno-Cadore, perchè non solo vengono a soddisfare ad un'antica e giusta aspirazione di quelle patriottiche popolazioni di confine, cioè del Cadore, ma vengono ancora a riconoscere quel carattere e quella importanza nazionale a questa nostra linea ferroviaria che io ebbi appunto a porre in evidenza la prima volta che parlai in questa Camera svolgendo una interpellanza all'inizio di questa legislatura e precisamente nella tornata del 12 dicembre 1904.

Quindi mi compiaccio ancora delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, perchè esse assicurano l'immediata esecuzione di questa linea ritenuta urgente ed utile sotto molti rapporti.

Ringrazio, dunque, l'onorevole ministro e plaudendo mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Calissano aveva pure la seguente interrogazione 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».

Ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CALISSANO. Le ultime dichiarazioni fatte dal collega ed amico Paniè, a nome di tutta la deputazione piemontese, mi potrebbero rendere dubbioso assai su quelle che io, rappresentante pure di quella regione, debbo fare a mia volta, dopo la risposta avuta dall'onorevole ministro alla mia interrogazione.

Ma, pure comprendo le proteste del collega; e penso che anch'egli, considerando le cose da un altro punto di vista, non si meraviglierà se non posso, e me ne duole, associarmi a lui, per quanto egli abbia informato la sua dichiarazione di non soddisfazione

ad una certa quale riserva per le promesse che ancora attende dal ministro.

Potrei forse mettermi « fra color che son sospesi », perchè neanche a me il ministro ha fatto promesse esplicite della costruzione di alcuna nuova ferrovia; ma, per essere doverosamente sincero interprete delle popolazioni che rappresento, ho l'obbligo di dichiararmi, senza esitanza, ed allo stato delle cose, completamente soddisfatto.

In sostanza l'onorevole ministro non ha disconosciuto che l'attuale linea Torino-Savona non corrisponde, così com'è, alle necessità del traffico fra quei due cospicui centri; ha annunciato provvedimenti di notevole importanza, ed alcuni immediati, per mettere la linea stessa in condizione di maggiore potenzialità; ha in fine espresso il convincimento suo, il quale è necessariamente anche quello dei corpi tecnici consultivi in materia, che quando i miglioramenti alle linee attuali si ravvisassero insufficienti, e si dovesse provvedere alla costruzione di una nuova linea fra Torino e Savona, il tracciato Torino-Alba-Cortemilia-Savona sarà oggetto di studio per parte del Ministero e della amministrazione ferroviaria.

Nè io posso dimenticare che nello esame, sia pure rapido, dei due tracciati, o per meglio dire nell'accenno, che il ministro fece ai due progetti, la Torino-Cartosio-Savona o la Torino-Alba-Savona, il ministro non disconobbe che la seconda ha qualche singolare pregio oltre quello della autonomia e spesa minore; quello cioè di non essere una linea concorrente alle attuali e di maggiore traffico in confronto dell'altra, perchè attraversante una intiera regione fertilissima, non servita ancora da ferrovie.

Orbene, io mancherei alla sincerità mia, se, di fronte a queste esplicite dichiarazioni, che rivelano la imparzialità del ministro, non mi dichiarassi soddisfatto.

Ben lo intendono d'altronde i miei cari amici e colleghi, tanto di Savona che di Torino, come questo debba essere il mio onesto pensiero; essi, i quali ricordano come il tracciato Torino-Alba-Cortemilia-Savona fu per tanti anni la concorde aspirazione di quelle nobili città, e della mia Alba, e così pure della regione tutta che questa circonda; essi che ora invece propugnano il tracciato Torino-Cartosio-Savona, lasciando me solitario nel difendere l'antica idea. (*ilarità — Commenti*).

In realtà noi credevamo sepolte oramai le nostre aspirazioni, e non per colpa no-

stra; e se vediamo per esse risorgere sul nostro cammino il fiore, amatissimo per tutti, della speranza, lo dobbiamo alle leali dichiarazioni ed alle assicurazioni dell'onorevole ministro, il quale ci appresta una valida difesa contro un incauto quanto ingiusto ed immeritato abbandono.

Non è questa l'ora dei confronti, ed io vi rinunzio, anche perchè il tema della discussione ed i limiti della mia interrogazione non lo consentirebbero. Noi anzi ci siamo limitati e ci limitiamo a chiedere che, nello studio delle nuove comunicazioni necessarie tra Torino e Savona, non si trascuri l'esame del tracciato per Alba.

Non insisterò adunque su questa prima parte della mia interrogazione, e vengo senz'altro alla seconda.

Mi permetta l'onorevole ministro alcune brevi dichiarazioni ed alcune preghiere; dichiarazioni e preghiere che io spero saranno benevolmente accolte da lui, e riusciranno certamente non sgradite ai miei carissimi colleghi ed amici di Torino e di Savona.

Il ministro ha dichiarato che coi provvedimenti, vale a dire coi miglioramenti da lui annunciati, la potenzialità della linea Torino-Savona potrà in breve tempo essere tale da rispondere ai bisogni del traffico tra Torino e il suo porto naturale.

Io non intendo di provocare una discussione tecnica sul valore di queste sue dichiarazioni, ma unicamente di sottoporre al ministro dei lavori pubblici, ed all'amministrazione ferroviaria, alcune semplici osservazioni, onde se ne faccia a suo tempo un ponderato esame.

Ricorderà senza dubbio la Camera che ieri l'onorevole ministro in una parte del suo veramente pregevole ed organico discorso diceva quasi testualmente che le condizioni, nelle quali attualmente si svolge il traffico Torino-Savona, non permettono di attendere tutto il tempo che sarebbe necessario per la costruzione di una nuova linea.

Orbene, pur accettando la illazione che l'onorevole ministro ha tratto da questa sua constatazione, io lo invito a farne un'altra, ed è questa: che se le condizioni del traffico attuale già impongono raddoppiamenti di binari e trazione elettrica lungo una parte della linea, non è a dire che per questi miglioramenti quelle condizioni sfavorevoli abbiano a cessare: perchè le difficoltà dello esercizio non si limitano al tratto Ceva-San Giuseppe-Savona, ma si estendono anche all'altro tratto Brà-Ceva.

Orbene, raddoppiato il binario nel primo tratto Trofarello-Carmagnola, lasciando tutta la restante parte della linea fino a Ceva ad un solo binario.... (*Segni di denegazione dell'onorevole ministro*).

Così abbiamo compreso noi. Forse a questo proposito le sue parole non furono abbastanza precise.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Furono precisissime. Il doppio binario si farà fino a Ceva...

CALISSANO. Tanto meglio! Fummo in parecchi a credere che si fosse assicurato il raddoppiamento nel solo tratto Trofarello-Carmagnola.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È scritto anche nel disegno di legge.

CALISSANO. Che noi non abbiamo ancora potuto leggere, perchè non distribuito; ma, ripeto, tanto meglio, ed io anzi la ringrazio sin d'ora di questo importantissimo miglioramento.

Non credo però che, a cagione del profilo della linea e per la stessa sua giacitura, il doppio binario, anche prolungato fino a Ceva, eliminerà tutte le gravi difficoltà dell'esercizio attuale; ma me lo auguro, e vengo subito ad un altro ordine di considerazioni, nelle quali mi trovo concorde con l'ottimo amico l'onorevole Astengo.

Le condizioni sfavorevoli di esercizio si aggraveranno per un'altra ragione.

Nel decennio 1897-1906 l'incremento medio annuo nel movimento del porto di Savona fu del 5.80 per cento, ed anche a voler presumere d'ora innanzi un aumento annuo del 4 per cento appena (sebbene le opere votate recentemente dal Parlamento per l'ampliamento di quel porto, alimentato in gran parte dalle sempre crescenti industrie torinesi, facciano prevedere cifre ben maggiori) si dovrebbe desumerne che fra pochi anni quel porto avrà un movimento superiore a 2,000.000 di tonnellate; al quale, secondo i giudizi dei competenti, la linea Torino-Savona, anche coi miglioramenti annunciati, non potrebbe provvedere a sufficienza.

Rifuggo da ogni affermazione assoluta, e mi limito a dire essere dubbioso assai che essa possa bastare; che è probabile che non possa rispondere alle esigenze del traffico presente; e da questo dubbio traggo una sola conseguenza: che cioè lo studio di una nuova linea fra Torino e Savona si impone fin da ora al Governo, studio per il quale occorreranno anni e spese; d'onde la ne-

cessità di affidare subito l'incarico della preparazione dei progetti, e quella di stanziare in bilancio le relative spese occorrenti.

Attendere ad ordinare questi studi, questa compilazione dei progetti, fino al giorno in cui la necessità della nuova linea si riveli in tutta la sua realtà, fino al giorno in cui la necessità stessa batta urgente alle porte delle nostre industrie, dei nostri commerci, fino a quando cioè il dubbio esito dei nuovi miglioramenti si confermi, non mi parrebbe il migliore ed il più accettabile dei sistemi. (*Bene!*)

Spero di avere in ciò consenziente il ministro, come parmi di avere consenziente la Camera.

D'altronde il problema delle comunicazioni fra Torino ed il mare non deve essere studiato soltanto in relazione alle probabili necessità delle industrie torinesi, ma a quelle di tutta la regione, la quale progredisce anch'essa mirabilmente.

Ed a bello studio io volli nella seconda parte della mia interrogazione accennare non soltanto a Torino, ma a tutta la regione piemontese, volendo in special modo richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sopra la necessità assoluta di badare non ai desideri soltanto dei capi linea, ma ai desideri ed ai bisogni di tutta la regione, e, nel caso mio, di quella zona vastissima, che non è certo la parte trascurabile della provincia cui appartiene; intendo dire di quella zona, che, ricca di acque, di industrie e di produzioni agricole di ogni coltura, tutte squisitissime, si allarga dalle sponde del Tanaro verso le valli mediane del Belbo e della Bormida, e giunge fino ai contrafforti dell'Appennino Ligure; di quella zona appunto che finora non è solcata da alcuna linea ferroviaria.

E vengo ad un altro ordine di considerazioni. Piace a me, anche questa volta, come già in altre occasioni in questa Camera, insistere nell'invito al Governo che si migliori bensì la linea Torino-Savona, ma non si dimentichino le altre linee di accesso che con quella e con l'altra Alessandria-Novi-Genova si accordano.

E faccio viva preghiera perchè non sia più oltre trascurata la linea Alessandria-Cavallermaggiore, la quale servi e serve tuttora (specialmente nelle epoche di maggiore affollamento di merci sulle linee principali Torino-Alessandria e Torino-Savona) di transito a quelle, pur essendo già da esse gravata del transito locale.

Il ministro e l'amministrazione ferroviaria vogliono portare la loro attenzione sopra una speciale condizione di quella linea, la quale, sebbene a un binario solo, deficiente di ampie stazioni, di impianti idonei, di scambi, e di molte altre cose necessarie, deve contemporaneamente servire a sei linee, cioè alla Torino-Cuneo, a quella Brà-Savona, all'altra Castagnole-Asti-Casale, a quella Asti-Ovada, alla Cantalupo-Acqui-Savona ed alla Alessandria-Genova, per non parlare delle altre linee di prolungamento.

Si comprende come in questa condizione di cose il servizio, tanto delle merci quanto dei viaggiatori, si faccia lentamente e che siano frequenti anche gli ingombri.

La questione dell'aumento dei treni su queste linee speciali non fu oggetto di sufficiente considerazione nella preparazione della ultima legge, ed io mi riservo di tornare sopra questa questione, circa le condizioni necessarie per lo aumento dei treni, nell'occasione della discussione del disegno di legge che il ministro, con lodevole cura e con alto pensiero, presentò ieri alla Camera. (*Bene!*)

Una ultima preghiera ed avrò finito. Il ministro ha annunciato che, per agevolare le condizioni del traffico, fra Torino e Savona, già si pensa a costruire un nuovo tronco di ferrovia a servizio specialmente delle merci fra San Giuseppe e Savona.

Io non posso che lodare questa iniziativa, poichè penso che questo nuovo tronco, mentre rappresenterà un normale mezzo di sfollamento lungo la linea attuale, potrà essere molto probabilmente destinato a quel grande transito di carri vuoti che salgono ora numerosi dal porto di Savona a Torino.

Poichè però si parla di sfollamenti e di tronchi nuovi, vorrei pregare l'onorevole ministro di mettere allo studio, oltre questa speciale soluzione da lui annunciata, anche un'altra: quella dell'allacciamento diretto della linea Cavallermaggiore-Alessandria con la Acqui-Savona.

I benefici di questo allacciamento sono evidenti, sia nell'interesse del traffico locale, sia per lo scarico di gran parte del traffico di transito, che ora l'Amministrazione ferroviaria, specialmente in certe epoche dell'anno, è costretta a far subire alle merci, indirizzandole per la Cavallermaggiore-Alessandria fino a quest'ultima stazione, donde poi i carri debbono retrocedere sulla stessa

linea fino a Cantalupo, per essere avviati sulla Acqui-San Giuseppe-Savona.

La tarda ora non mi consente una lunga dimostrazione; ma mi basti il dire che la idea non è nuova, e che la iniziativa non è dovuta ad una tutela di semplici interessi locali, i quali d'altronde non sono mai trascurabili se armonizzati con gli interessi generali.

Questa idea fu caldeggiata da uomini, la cui vita fu un esempio di patriottismo, studio e di valore, e contro i quali non può giungere il sospetto di quella disonestà politica che vorrebbe sacrificato l'interesse pubblico a riguardi personali od a convenienze momentanee.

Il sempre compianto generale Ricci, ligure d'origine, albese per elezione, ma soprattutto italiano, salito agli onori maggiori della carriera militare, suggeriva, anche per ragioni di indole strategica, il breve tratto di ferrovia, che io pure raccomando all'onorevole ministro.

Si tratta di congiungere la valle mediana del Belbo con quella mediana della Bormida, cioè la linea Alba-Alessandria con quella Alessandria-Acqui-Savona, ed il congiungimento dovrebbe farsi fra Santo Stefano Belbo, che sta sulla prima, e la stazione di Ponti o le vicinanze della stazione di Ponti, che sta sulla seconda.

Questa nuova linea rappresenterebbe una distanza non grande: da Santo Stefano Belbo, attraversando un contrafforte che sta fra il Belbo e la Bormida, giungerebbe al cospicuo centro di Bubbio, e di là, per una via quasi pianeggiante, discendendo per Monasterolo, dovrebbe congiungersi, come ho detto, nelle vicinanze di Ponti, alla linea Acqui-Savona.

L'altitudine del contrafforte non supera, se io non erro, i 500 metri; la galleria sarebbe da forarsi in un terreno che non rappresenterebbe gravi difficoltà, e si avrebbe il vantaggio di favorire altre iniziative di indispensabili comunicazioni lungo la ricca valle dell'Alta Bormida.

La spesa poi, secondo i giudizi dei tecnici, non supererebbe, se pur la raggiungerebbe, la cifra di sei o sette milioni.

Par mi adunque che, nell'attesa di più ampie, radicali e complete iniziative, e specialmente dello studio della Torino-Alba-Savona senza pregiudicare le iniziative medesime, anche questo allacciamento dovrebbe essere studiato nell'interesse dello stesso servizio ferroviario.

Ho fiducia che l'onorevole ministro, con animo convinto, con quella alacrità e con quell'ingegno di cui ha dato nuova e gradita prova nel suo discorso di ieri, terrà in considerazione le mie osservazioni e le mie proposte; ed in questa rinnovata fiducia, ripeto la dichiarazione già fatta della mia piena soddisfazione per quanto il ministro ha detto in merito alla mia interrogazione. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta.

ARLOTTA. Sono ben lieto di poter portare all'onorevole ministro Bertolini l'espressione del compiacimento mio e dei miei colleghi della deputazione napoletana; anzi, della rappresentanza politica di tutte le popolazioni, da Roma in giù, compresa la Sicilia, per le dichiarazioni, così nette e precise che, nel suo discorso di ieri, egli fece per la direttissima Roma-Napoli. Nè, in verità, poteva essere diversamente: perchè questa linea, voluta da sette leggi le quali rimontano fino al 1873, è entrata nella sua pratica attuazione con la legge del 1904 (detta del quadriennio), la quale stabiliva ben 34 milioni per il tratto intermedio della linea stessa.

Ora a me non resta che fare alcune preghiere al ministro, che della linea stessa si è mostrato così sollecito, riguardo a due tronchi estremi che ancora si debbono studiare od i cui studi, almeno, non furono ancora comunicati al Parlamento ed al Paese. Parlo del tronco che va da Roma al fiume Amaseno e di quello che va da Formia a Napoli. La preghiera che gli rivolgo è sopra tutto questa: che, nel tracciato di questi due tronchi, si segua, in modo assoluto, la linea più breve e non si ceda ad esigenze di interessi di alcun genere, perchè se ciò si facesse noi avremmo una ripetizione dell'attuale linea, la quale è molto, molto allungata, per andare alla ricerca di centri minori.

Debbo pregarla, onorevole ministro, per l'armamento: ma il fatto che ella ha notato l'importanza della linea, dichiarando ieri che l'armamento sarebbe stato a doppio binario invece che ad uno, come si era previsto nel primitivo progetto, mi dà sicuro affidamento che anche da questa parte le cure del Ministero non mancheranno.

Onorevole ministro, si tratta di una linea che deve avere un intenso movimento di passeggeri con gran numero di treni: quindi non solo è necessario il doppio binario, ma

è indispensabile ancora un armamento potente che si adatti alle massime velocità, velocità che per ottenere l'intento si debbono avvicinare ai 100 chilometri all'ora.

Ed un'altra preghiera io voglio fare circa questa linea, ma che estenderò anche ad altre linee, ed è quella si riferisce alla trazione.

Io lo esorto a studiare l'applicazione su vasta scala del sistema a trazione elettrica su tutte le linee italiane, giacchè io non voglio fare degli interessi unicamente regionali, ma su tutte le linee italiane dove ci siano molte gallerie. Me lo perdoni il simpatico amico Cavagnari, se comincio ad indicare prima di tutte proprio la Genova-Spezia, dove il fumo della trazione a vapore è realmente uno dei maggiori inconvenienti della linea, forse maggiore degli stessi marosi che egli ha deplorati.

E così sulla linea della Porretta e su quelle altre che hanno molti trafori e gallerie l'applicazione del sistema della trazione elettrica deve esser fatta con la massima rapidità.

E vengo alla questione del tempo entro il quale sarà costruita la direttissima Roma-Napoli. Onorevole ministro, mi perdoni se le faccio un piccolo calcolo non dirò bancario, ma mercantile, un calcolo alla donnicciola: noi spendiamo 35 milioni per il tratto intermedio già in costruzione: ne spendiamo 25 per la sistemazione ferroviaria della città di Napoli: quindi in cifra tonda spendiamo già sessanta milioni. Ora, se questi sessanta milioni non diventeranno fruttiferi nel più breve tempo possibile, è evidente che gli interessi di questa somma andranno perduti; che una cifra di tre milioni all'anno sarà assolutamente perduta per lo Stato: invece, mettendo nel più breve tempo possibile la linea in istato di funzionare, essa darà quel ricavato che lo Stato ha diritto di attenderne.

Onorevoli colleghi, la direttissima Roma-Napoli non è una linea d'interesse locale: essa fa parte di tutto un sistema con la Firenze-Bologna, con la Genova-Milano, linee che noi meridionali desideriamo di vedere eseguite al pari della direttissima Roma-Napoli, come un sistema di comunicazioni celerissime attraverso l'Italia, destinato ad incanalare il grande movimento dei forestieri che ci viene dall'Egitto, dalle Indie, dall'Oriente estremo e prossimo, e che altrimenti per la concorrenza e per la cresciuta velocità delle navi da quei lontani

porti non partirebbero più verso l'Italia, ma partirebbero per più lontani lidi.

Io quindi termino esortando che in un periodo di tempo non lungo l'Italia sia percorsa da un capo all'altro da linee direttissime che abbrevino le distanze ed assicurino l'affluenza dei viaggiatori nel nostro paese.

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

**BERGAMASCO.** La interpellanza, che io rivolsi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, aveva la sua base nell'articolo 11 della legge 7 luglio 1907, portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie, non concesse alla industria privata. Quella legge prescrive in detto articolo che il numero, le sedi, le circoscrizioni, l'ordinamento interno dei compartimenti, ecc., siano stabiliti mediante decreto reale, da convertirsi prontamente in legge.

Ora l'onorevole ministro nel suo poderoso discorso di ieri, col quale abbracciò così larga parte del complesso problema ferroviario e portò così largo contributo alla sua soluzione concreta, annunciò di aver sottoposto alla firma di Sua Maestà il Re ieri mattina un decreto, che, tenendo conto dell'avvenuto riscatto della rete delle ferrovie meridionali, aumenta il numero dei compartimenti e ne modifica l'ordinamento interno per modo da dare carattere prevalentemente collegiale alla direzione, da rendere più semplice e uniforme il servizio e da rendere più snelli i rapporti delle direzioni fra di loro e tra queste e la direzione centrale.

Sarebbe certo inopportuno ed intempestivo da parte mia entrare, a proposito di una interpellanza, nel merito di disposizioni organiche, che sono oramai sottoposte all'esame del Parlamento, e che esamineremo e discuteremo a tempo opportuno.

Riserbandomi quindi ogni apprezzamento personale sul merito delle disposizioni, io sodisfo il gradito compito di rendere grazie al ministro per la sua pronta ed esauriente risposta.

Mi consenta la Camera che io faccia all'onorevole ministro un augurio cordiale e patriottico, l'augurio cioè che egli possa, perseverando nell'opera intrapresa, mediante la forza dell'ingegno alacre ed operoso, con l'energia fattiva ed organizzatrice, che tutti gli riconoscono, portare l'esercizio di Stato delle ferrovie a tale altezza di perfezionamenti tecnici ed economici, da

sodisfare il traffico crescente del Paese, risolvendo così il più vasto problema, che incombe all'Italia nell'ora presente. *(Benel!)*

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Moschini, ultimo degli interpellanti.

**MOSCHINI.** Interprete del sentimento anche del collega Luzzatti, ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la risposta, data alla nostra interpellanza. Non mi resta che di conoscere le intenzioni sue intorno alla costruzione della linea ferroviaria Motta-Portogruaro.

Questo breve tronco ferroviario ha una importanza notevole per ragioni commerciali e per ragioni d'altra natura.

Questo tronco, che è della lunghezza di sedici chilometri, e che si calcola non costerà più di un milione e mezzo, attraversa terreni pianeggianti, resi fertili dalla industria dei proprietari del luogo, e non presenta che una sola opera d'arte di qualche importanza, e cioè il ponte attraverso il Livenza, che comunica con l'altra linea, che si stacca da Motta e va a San Vito, la linea Portogruaro-Casarza.

Ma una delle ragioni della importanza della linea, per cui abbiamo presentato la interpellanza, deriva dal fatto che essa completa la trasversale, che, partendosi da Vicenza sulla linea Milano-Venezia, va ad unirsi a Portogruaro con una linea di carattere internazionale, che si distacca da Mestre e va alla frontiera austriaca.

Il tronco ferroviario Motta-Portogruaro potrà permettere di sollevare il traffico, veramente eccessivo, sul tratto Padova-Mestre, attraverso il quale debbono passare tutte le merci e tutti i viaggiatori, diretti verso Trieste, sia che provengano da Milano, sia che provengano da Bologna. Per questa linea era stata presentata, circa un anno fa, una domanda di concessione da un Comitato composto dagli enti locali, ed il Governo riconobbe sin da allora l'importanza di questa linea, ed invece di dar corso alla domanda medesima assunse incarico di far studiare dalla Direzione delle ferrovie dello Stato un progetto di esecuzione. Alla morte del compianto Gianturco il progetto non era ancora terminato, e quando il Ministero dei lavori pubblici fu assunto dall'onorevole Bertolini, egli, in argomento di ferrovie, si chiuse in prudente riserva, anzi in un completo mutismo, che non venne rotto che ieri, e, per parte mia e dell'onorevole Luzzatti, debbo dire che

venne rotto con grande sodisfazione, perchè l'onorevole ministro riconobbe la grande importanza della linea e dichiarò che sarebbe stata tra quelle, la cui costruzione sarebbe stata concessa all'industria privata. Perciò mi dichiaro sodisfatto.

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole ministro; ma reputo opportuno sospendere la seduta per un breve riposo. (*Benissimo!*)

(*La seduta è sospesa per pochi minuti.*)

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta. Ha facoltà l'onorevole ministro dell'agricoltura, industria e commercio di presentare un disegno di legge.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare alla Camera, anche a nome degli onorevoli colleghi delle finanze e del tesoro, un disegno di legge per modificazioni alla legge per gli infortuni sul lavoro.

Voci. Era tempo!...

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di un disegno di legge relativo a modificazioni alla legge per gli infortuni sul lavoro.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Chiedo la dichiarazione di urgenza, poichè la Camera conosce, senza che io le ripeta, le ragioni per le quali importa che questa riforma sia dichiarata d'urgenza...

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura domanda che il disegno di legge da lui presentato sia dichiarato di urgenza. Se non vi sono osservazioni in contrario, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È ammessa.*)

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

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Apprestandomi a dare breve risposta (perchè l'ora incalza) agli onorevoli colleghi che hanno svolto le loro interpellanze ovvero manifestata la rispettiva sodisfazione o insodisfazione per le risposte che sono stato in grado di dar loro, io sento anzi-

tutto il dovere di porgere vivissimi ringraziamenti a tutti, perchè tutti mi furono cortesi di grandissima benevolenza nell'apprezzare i criteri di massima del piano, che io ebbi l'onore di esporre alla Camera.

Passando in rassegna i vari oratori, non seguirò probabilmente l'ordine più logico, ma l'ordine che rende meno grave a me il compito della replica.

Anzi tutto io debbo ringraziare l'onorevole Cardani, in modo speciale, per le dichiarazioni lusinghiere che egli fece a mio riguardo. Certo la linea Parma-Pistoia-Firenze non poteva trovare un patrocinatore più simpatico e più convinto di lui (*Approvazioni*), ma disgraziatamente molte difficoltà si oppongono e, temo, si opporranno, per parecchio tempo ancora, alla esecuzione di quella linea; linea la quale chilometricamente parrebbe più breve dell'altra che viene proposta, ma che all'atto pratico, se un giorno potesse essere costrutta, sarebbe percorsa necessariamente in un tempo più lungo, tante sono le difficoltà altimetriche pel suo esercizio. Poi all'onorevole Cardani debbo far altresì presente che la direttissima Bologna-Firenze risolve assai più problemi di quelli che risolverebbe la linea Parma-Pistoia-Firenze.

Quanto all'onorevole Raineri, lo ringrazio della fiducia con cui ha preso atto della dichiarazione, che io ho fatta, che cioè si sarebbe posto mano allo studio della linea Genova-Piacenza.

Di questa dichiarazione presero pure atto con sodisfazione gli onorevoli Dal Verme e Pistoia, e ne sono lieto.

Quanto all'onorevole Dal Verme, non ho nessuna difficoltà a riconoscere e tutta la validità delle ragioni ch'egli altra volta espose per dimostrare la grande importanza militare, il grande valore strategico della linea Genova-Piacenza. Quanto al suo prolungamento per Verona e per il Brennero, questa è questione che io ritengo debba essere assolutamente riservata a quando fosse riconosciuta la necessità della costruzione della linea Genova-Piacenza: sarà allora il giorno di occuparsene.

Non posso che ringraziare cordialmente gli onorevoli Bertarelli, Spallanzani, Torrigiani, Serristori, Guastavino e Reggio, delle parole cortesi con cui presero atto e si dichiararono sodisfatti delle mie dichiarazioni. In particolare debbo dire all'onorevole Reggio che il Governo si propone di dare la più sollecita attuazione, per quanto

è compatibile con la natura del lavoro, all'esecuzione della direttissima Genova-Tortona; che, come ho annunciato ieri, sarà tosto impresa, appena sia votata dal Parlamento la legge, la costruzione del tratto Arquata-Tortona, che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha interesse di compiere nel più breve termine possibile, mentre la costruzione di quel tratto porterà grandissimi vantaggi all'esercizio ferroviario. E contemporaneamente alla costruzione di quel tratto, sarà definitivamente deciso il tracciato della grande galleria e ne saranno appaltati i lavori.

Stia tranquillo l'onorevole Reggio, che gli stanziamenti furono predisposti in modo che non sarà per mancanza di fondi se i lavori non procederanno colla desiderata alacrità; dico ora a lui quello che dovrò dire anche a qualcuno degli altri colleghi: che cioè, quando tutta la spesa per una linea sia autorizzata, nulla vieta che siano presi i relativi impegni. Gli stanziamenti provvedono in ciascun esercizio per quella parte di impegni che vanno a maturazione, in quanto cioè importano la necessità di un effettivo pagamento.

L'onorevole Reggio ha anche bene affermato il concetto organico che presiede alle disposizioni del disegno di legge in ordine alle nuove grandi costruzioni, ossia alle direttissime.

Si tratta per l'appunto di una grande linea dorsale che abbia da percorrere tutta la penisola, e che soddisferà le esigenze più essenziali del nostro traffico.

Quanto alle osservazioni che egli ha fatte circa la eccezione che io propongo alla applicazione dell'articolo 92 delle condizioni e tariffe di trasporto, io intanto prendo atto con piacere che egli ha riconosciuto la piena giustizia di quella eccezione.

Non posso pronunciare oggi un giudizio definitivo circa le limitazioni con cui egli intenderebbe che quella eccezione fosse decretata.

Certo il promuovere un movimento di esportazione da Genova sarebbe cosa di grandissimo momento, la quale non potrà non formare oggetto delle maggiori sollecitudini da parte del Governo.

Passo, perchè così porta l'ordine delle annotazioni mie, all'onorevole Gallini: così interromperò anche la monotonia dell'argomento ferroviario.

L'onorevole Gallini diceva: sì, onorevole ministro, prendo atto con gran piacere

che voi proponiate di elevare i sussidi automobilistici; ma c'è il regolamento il quale oggi commisura i sussidi automobilistici, secondo i trasporti delle merci e dei pacchi; e con questa prescrizione avviene che non si ottengano in pratica i sussidi che sarebbe possibile ottenere; e così i servizi automobilistici non riescono a stabilirsi, o se stabiliti finiscono col fallimento dell'impresa.

Ora posso assicurare l'onorevole Gallini, anche su questo punto, inquantochè, fra le modificazioni del regolamento che sono già studiate, ci sarà anche questa: che si abbandonerà completamente il criterio di condizionare i sussidi al servizio delle merci e dei pacchi, per sostituirvi dei criteri relativi alla natura del servizio, ed al numero delle corse.

Quanto all'onorevole Brizzolesi, è evidente che noi potremmo lungamente continuare la contesa, contesa che egli già aveva cominciata col mio compianto predecessore, circa l'utilità o meno della elettrizzazione della linea Genova-Ovada, e la utilizzazione della Alessandria-Ovada per sfollare il porto di Genova.

Egli dice: in ogni modo, perchè non si eseguono i lavori della elettrizzazione della linea, perchè non si pensa alla utilizzazione della Ovada-Alessandria finchè non sarà costruita la direttissima?

Ma, onorevole Brizzolesi, ella non pose mente a quello che io dissi ieri: io dissi che proponevo di eseguire la costruzione, nel più breve tempo possibile (spero entro un triennio) del tratto Arquata-Tortona, e quando questo tratto sarà costruito, noi avremo ben altri vantaggi di quelli che potrebbero venire dallo sfollamento derivante dai costosi lavori che ella ci propone di fare sopra la linea Genova-Ovada per utilizzare la Ovada-Alessandria: tanto più (come dissi) che ben altri sono i problemi che miriamo a risolvere con la direttissima, mentre la linea Ovada-Alessandria non può servire che pel trasporto delle merci oltre Alessandria.

E trovo nei miei appunti notato, dopo l'onorevole Brizzolesi, l'onorevole Pascale. A lui non posso che confermare i propositi manifestati ieri, e tradotti nelle disposizioni del disegno di legge, che ho avuto l'onore di presentare, cioè di dare integrale esecuzione alle disposizioni legislative relative alle ferrovie della Basilicata.

Anche l'onorevole Pascale, come l'ono-

revole Reggio, non si deve preoccupare della cifra degli stanziamenti dei quattro prossimi esercizi, per la ragione che quando si sia autorizzata, come chiediamo al Parlamento di fare, tutta la spesa dei 90 milioni, noi tutta quanta questa spesa la potremo impegnare, mentre abbiamo predisposto gli stanziamenti in relazione ai pagamenti che avremo da fare.

Quindi può star tranquillo l'onorevole Pascale che se, anche per l'esercizio 1908-909, è stanziato solo un milione di lire, ciò non impedirà che si incomincino i lavori. Infatti, non appena il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrà pronunciato la sua approvazione sui progetti, che sono già pronti e che tra breve gli saranno presentati, potremo, immediatamente dopo votata la legge, appaltare i lavori.

Del resto, onorevole Pascale, bisogna anche commisurare la esecuzione ai mezzi di cui si dispone, alla quantità di personale tecnico di cui disponiamo, alla quantità di mano d'opera, di cui potremo disporre sul luogo; bisogna, infine, (e questo dovrò ripeterlo anche a qualche altro collega) che nell'esecuzione di questi lavori, come procediamo anche per l'acquisto del materiale rotabile, si proceda in modo da non portare poi una crisi di lavoro.

Non dubiti, del resto, l'onorevole collega che si è mostrato particolarmente tenero delle comunicazioni ferroviarie di Matera, e dei paesi vicini a lui particolarmente cari, che avremo la maggiore possibile sollecitudine per questo interesse.

Le assicurazioni, che ho date all'onorevole Reggio, credo potranno rendere soddisfatto anche l'onorevole Greppi, il quale pure si preoccupa di un possibile soverchio ritardo nell'esecuzione dei lavori, in ordine alla cifra dello stanziamento proposto nella tabella allegata al disegno di legge. Io credo che le spiegazioni, offerte all'onorevole Reggio, abbiano reso completamente tranquillo anche l'onorevole Greppi.

L'onorevole Calvi, con parole gentili, ha espresso ad un tempo la sua soddisfazione e la sua insoddisfazione per la risposta che io gli ho data ieri rispetto al congiungimento di Tortona con Mortara. Io ho dichiarato che, allo stato attuale delle cose, quel congiungimento non era indispensabile. Ho riconosciuto che sarebbe opportuno. Che cosa ciò vuol dire? Vuol dire che si terrà presente lo svolgimento del traffico e da questo svolgimento si potrà trarre norma per even-

tualmente, porre allo studio il progetto e fare proposte al Parlamento.

In quanto agli onorevoli Merci, Pini ed Angiolini, essi manifestarono la loro soddisfazione con così calda parola, che io non posso se non, alla mia volta, caldamente ringraziarli. E giacchè, dopo l'onorevole Angiolini, trovo scritto nei miei appunti il nome dell'onorevole Bergamasco, prendo atto e lo ringrazio del suo augurio. È un augurio che riesce caro a me, ma, più che a me, può riuscir caro al paese, il quale ha tutto il diritto di attendersi che l'esercizio ferroviario adempiuto dallo Stato abbia ad essere soddisfacente. Ma a questo proposito mi si consenta una sola parola. Non è oggi certamente il giorno, nè è questa la sede conveniente per discutere dell'esercizio ferroviario. Io pregherò la Camera di stabilire una sede opportuna perchè questa discussione si faccia a fondo; e da essa molti equivoci verranno chiariti e molte prevenzioni saranno dissipate.

Io non ho nessuna avversione per i critici e per gli ipercritici dell'esercizio di Stato. Credo anzi che la loro opera possa in definitiva essere giovevole.

Però è necessario che essi osservino una certa misura in un paese così impressionabile come il nostro, che ha una innata tendenza al pessimismo ed alla denigrazione continua di tutto ciò che esso ha. (*Commenti*).

Vengo ora a dare risposta all'onorevole Falaschi. Egli ha patrocinato la costruzione di una nuova linea Firenze-Siena, ma, per ora, questa linea ha una base soltanto nell'alata parola con cui l'onorevole Falaschi invocava la solidarietà artistica, in favore di Siena, del Parlamento e del paese.

Infatti nessuno studio, nessun progetto concreto esiste rispetto a questa linea, e credo che la sua costruzione non sarebbe, almeno per ora e per un tempo abbastanza prossimo, giustificata da ragioni commerciali.

Disgraziatamente, non siamo in grado di costruire nemmeno tutte le ferrovie che sarebbero reclamate da interessi commerciali, e forse nemmeno quelle che sarebbero reclamate da interessi militari. Comprenderà dunque l'onorevole Falaschi come io non gli possa dare alcun affidamento per la costruzione di una ferrovia, la cui migliore giustificazione è stata da lui riposta nel grandissimo interesse artistico che Siena presenta.

Gli posso dare invece confortevole risposta per quanto riguarda i miglioramenti alla linea esistente Empoli-Siena-Chiusi, poichè questa potrà, coi lavori progettati, essere resa adatta ad un traffico maggiore e più rapido dell'attuale.

Del resto l'onorevole Falaschi deve riconoscere come l'Amministrazione delle ferrovie di Stato abbia molto giovato a Siena con l'istituzione di treni diretti trisettimanali, i quali originariamente erano stati istituiti solo per una parte dell'anno, poi furono resi continuativi a tutto l'anno. Ed è nei propositi dell'amministrazione non appena il movimento dei viaggiatori lo giustifichi, di rendere giornalieri questi treni, almeno per una parte dell'anno.

E vengo agli onorevoli Cantarano ed Arlotta. Io posso assicurarli che gli studi per i tronchi estremi, che furono soltanto fatti in via di massima (poichè non essendo votati i fondi dal Parlamento progetti particolareggiati non si potevano legalmente fare) saranno compiuti, non appena sia approvata la legge, con la maggiore alacrità da parte dell'amministrazione. (*Benel*)

Io mi felicito altamente delle aspirazioni espresse tanto dall'onorevole Cantarano, quanto dall'onorevole Arlotta circa il tracciato della linea: tracciato che essi domandarono sia il più breve, il più rapido e il più facile per l'esercizio.

Essi possono stare tranquilli che queste loro aspirazioni concordano col proposito immutabile tanto del Governo quanto dell'amministrazione. (*Benissimo!*)

Invero sarebbe assolutamente un far venir meno lo scopo della linea consentire qualsiasi sviluppo di tracciato che servisse ad interessi locali anzichè al grande interesse, che i sacrifici domandati per la linea si propongono di assicurare, cioè una rapida, direttissima comunicazione tra Napoli e Roma. (*Approvazioni*).

E quanto all'armamento, io non ho che da ricordare all'onorevole Arlotta quanto dissi ieri, cioè l'ingente cifra di 84 milioni, di cui si domanda al Parlamento l'approvazione, comprende appunto l'armamento pesante della linea, perchè essa deve essere suscettibile di grandissimo traffico e formare l'ultima parte di quella grande spina dorsale delle comunicazioni ferroviarie, della quale parlava giustamente l'onorevole Reggio.

All'onorevole Borsarelli posso dare breve risposta. Anzitutto egli mi ha posto un

quesito: ella, onorevole ministro, nel suo disegno di legge, come è già nella legge attuale, ha contemplato un contributo degli enti locali come mezzo concorrente alla costruzione di linee ferroviarie da concedersi all'industria privata; ma si verifica talvolta il caso di qualche comune che, pur avendo notevole interesse alla costruzione di una linea ferroviaria, sapendo che gli altri per il maggiore loro interesse la costruiranno, nega il suo contributo.

Io credo che se noi dovessimo fare disposizioni di legge che ovviassero a questo inconveniente, andremmo a spostare tutta la fisionomia dei contributi degli enti locali, quali almeno sono tradizionali nella nostra legislazione, e forse anzichè agevolare ostacoleremmo la concessione di ferrovie all'industria privata.

Io non posso che consigliare all'onorevole Borsarelli, se egli ha qualche comune di sua conoscenza in queste condizioni, di adottare il sistema che vidi adottato quest'estate in Svizzera rispetto ad una tramvia elettrica.

Era il giorno seguente all'inaugurazione della linea, ed io mi meravigliai che, mentre passando attraverso molti abitati si vedevano grandi segni di festa e bandiere di ogni sorta che adornavano le case, invece in altre località tutto era muto deserto, si vedevano le imposte chiuse e grandi bandiere nere e il treno non si fermava.

Io viaggiava per combinazione col direttore della linea. Chiesi spiegazioni, ed egli mi disse: Sono piccole frazioni che non hanno voluto contribuire alla linea, e perciò non ci fermiamo. (*Ilarità*).

Onorevole Borsarelli, non c'è che da adottare questo sistema (per parte mia non frapperò certo ostacoli); e nel progetto di una linea, alla quale qualche comune, senza ragione, non abbia voluto contribuire, sopprimere la fermata in quel comune, salvo a concedergliela il giorno in cui esso si deciderà a contribuire. (*Commenti*).

Quanto alla domanda rivolta dall'onorevole Borsarelli circa il trattamento che rimarrebbe fatto alla linea Asti-Chivasso, dopo approvato il disegno di legge, io veramente vorrei pregarlo di attendere qualche giorno ad aver soddisfatta la sua curiosità, quando cioè egli potrà prendere conoscenza delle precise disposizioni del disegno di legge.

Ma non voglio essere così crudele, voglio dirgli intanto questo, che per la co-

struzione delle linee, che verrebbero concesse per la semplice costruzione, si fa conto sopra tre fattori, di cui uno è il sussidio, il secondo è la compartecipazione nei prodotti ed il terzo è il concorso degli enti locali.

Egli vedrà che, mettendo assieme questi tre fattori e calcolando il sussidio chilometrico anche al disotto del massimo che è autorizzato per la linea, della quale egli si interessa, la sua costruzione è pienamente assicurata.

Le stesse dilucidazioni io dovrei dare anche all'onorevole Rota, il quale si preoccupava dell'eventualità che la linea Motta-San Vito non abbia a trovare costruttori. No, onorevole Rota, alle condizioni che sono stabilite nel disegno di legge quella linea troverà sicuramente costruttori, ed io mi lusingo che tanto per essa, come per la linea Belluno-Cadore, della quale ha parlato l'onorevole Loero, come per l'altro tratto Motta-Portogruaro, per cui ha mosso interrogazione l'onorevole Moschini, probabilmente si potranno ottenere più miti condizioni di quelle previste nel disegno di legge.

E vengo agli onorevoli Fiamberti e Cavagnari. (*Oooh!*)

Non c'è rosa senza spine! (*Commenti*). Qui il dissidio è grave e naturalmente neanche le dichiarazioni mie possono riuscire a sopirlo. Però io credo che, dopo le mie dichiarazioni, tanto l'onorevole Fiamberti, come l'onorevole Cavagnari, se proprio non si tratta di malattia incurabile (*Oooh!*), per poca speranza che ci sia di guarigione, si troveranno in migliori condizioni di spirito.

Anzitutto, io debbo far loro presente una cosa, che, cioè, la linea litorale, quando sarà tutta a due binari, sarà perfettamente in grado, per moltissimo tempo, di sopperire ai bisogni del traffico.

Infatti quella linea già sopperisce ad un traffico di circa 80 mila lire al chilometro. Or bene, essa, trasformata che sia a doppio binario, potrà bastare ad un traffico di almeno 200 mila lire a chilometro.

E perchè l'onorevole Fiamberti non abbia da dire che noi per ragioni di economia vogliamo imporre alle nostre linee di sostenere un traffico eccessivo, gli dirò che, se egli va all'estero (mettiamo che facesse un viaggio a Parigi) troverebbe il tratto Digione-Parigi a due binari, e se vorrà riscontrare le cifre del traffico, lo troverà molto superiore alle 200 mila lire a chilometro.

Dunque noi possiamo fare i più sinceri

auguri per un larghissimo sviluppo del traffico tra Genova e Spezia, senza che da questo sviluppo venga la necessità di provvedere alla costruzione di una nuova linea, perchè la litoranea non sia in grado di sopportarlo.

Detto tutto ciò, io ho dichiarato già ieri che non ora, (anzi così contraddissi ad una troppo fiduciosa interruzione dell'onorevole Fiamberti) ma forse in un tempo non lontano, si potrà pensare anche a questa linea interna, si potrà pensare ad un tronco almeno di questa linea interna; e gli indicai quale potrebbe essere per dimostrarli come le sollecitudini del Governo già a questo disegno si rivolgano.

Naturalmente si tratterebbe di costruire una linea di montagna... E qui io debbo pregare l'onorevole Cavagnari...

CARCANO, *ministro del tesoro*. È guarito... (*Si ride*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Tanto meglio: debbo dunque pregare l'onorevole Cavagnari di non farmi dire delle cose inesatte, perchè egli ha attribuito il preventivo della spesa della linea di grande traffico alla linea di montagna che io ho detto potrebbe in vece sua essere costruita.

Egli ha equivocato, perchè naturalmente la linea di montagna è quella con le forti pendenze e le aspre curve, di cui ho parlato. Il suo costo sarebbe naturalmente molto minore di 205 milioni: mentre questa spesa è preveduta per la linea interna se dovesse essere una linea di grande traffico...

CAVAGNARI. Non può arrivare a quel prezzo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Qui c'è un grande disparere fra noi: ma tecnico non sono io e sto al giudizio dei tecnici: tecnico non è nemmeno lei onorevole Cavagnari ed anch'ella deve prestar fede agli studi che sono stati fatti in argomento. (*Commenti — Interruzioni*).

E vengo ai colleghi che hanno parlato della linea Porrettana.

Anzitutto debbo dissipare i timori dell'onorevole Casciani: egli si è preoccupato del pericolo che la costruzione della direttissima abbia a nuocere agli interessi di Lucca, Pisa e Livorno. Questi interessi, degni di ogni considerazione, non rimarrebbero in nessun modo vulnerati dalla costruzione della direttissima, perchè questa linea si propone di agevolare il traffico fra il Nord e il Sud. Egli si preoccupa di un traffico tra-

sversale, ed a questo traffico trasversale potrà in tanto miglior modo sopperire la Porrettana quanto più questa linea sarà sollevata da parte del traffico, che oggi deve sostenere.

Gli onorevoli Casciani, Morelli-Gualtierotti e Pescetti hanno parlato tutti e tre dei miglioramenti che possono apportarsi all'attuale Porrettana. Anzi qualcuno tra loro ha detto: per quanto voi prometiate di cercare che al più presto possibile venga costruita la linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, per quanto mettiaste di alacrità nella costruzione della direttissima Bologna-Firenze, passerà gran tempo; e frattanto il traffico va ogni giorno crescendo e quindi gli inconvenienti saranno gravissimi.

Io riconosco, onorevoli colleghi, che alcuni lavori sulla Porrettana dovranno e potranno farsi: ma a questo proposito debbo avvertire che non si faranno se non i lavori indispensabili ed eseguibili prima che sia in esercizio la linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve. Quindi in proposito non è il caso di nutrire lusinghe soverchie.

E vengo alla questione dell'elettrizzazione della linea.

Questo era un provvedimento che si riteneva doversi attuare non nell'interesse della speciale regione, che è rappresentata qui dagli onorevoli Morelli-Gualtierotti e Casciani, ma nei riguardi delle comunicazioni tra Bologna e Firenze ed oltre Bologna e Firenze. Quindi lor signori comprendono come il giorno in cui lo Stato, con grandissimo suo sacrificio, se il Parlamento approverà le proposte del Governo, costruirà la linea direttissima e rinuncierà all'anzidetta elettrizzazione, non mancherà ad alcun impegno, perchè nessuno ne fu contratto con quelle popolazioni.

E credano pure che, a conti fatti, la Borgo San Lorenzo-Pontassieve potrà essere costruita in un tempo non più lungo di quello che sarebbe occorrente per l'applicazione della trazione elettrica sulla Pistoia-Porretta.

Vengo all'onorevole Lucifero e, rispondendo a lui, potrò chiarire anche alcuni dei quesiti che mi furono posti dall'onorevole Fera.

L'onorevole Lucifero ha letto certamente l'articolo 14 della legge 9 luglio 1905; poichè m'ha rinfacciato di volerlo violare. Ciò udendo, io sono andato a rileggerlo, per vedere qual colpa l'onorevole Lucifero potesse addebitarmi. Ed ho letto che «qualora entro

il 31 dicembre 1907 non sia stata concessa ancora all'industria privata la Cosenza-Cotrone, per la Sila, a sezione ridotta, il fondo Silano sarà devoluto allo Stato, per la costruzione diretta di questa linea, cui sarà provveduto con apposita legge».

Quindi non ho trovato la prescrizione di un termine preciso, improrogabile, entro il quale il Governo abbia il dovere di presentare siffatto disegno di legge.

Queste cose è meglio metterle in chiaro: perocchè, fra noi, ci s'intende benissimo; siamo in perfetta buona fede; ma, fuori di qui, le cose, col telegrafo, colla stampa, si diffondono in provincia, e là poi si dice: lo Stato italiano non fa che violare continuamente tutti gli impegni; è un mancatore di parola! E chi più ne ha, più ne mette.

Dunque nessuna violazione di legge; nessuna mancanza di impegni assunti verso quelle popolazioni: perchè è lasciata la maggior discrezione al Governo circa il momento, in cui esso giudicherà opportuno, di presentare il disegno di legge. Ed il ritardo, a presentarlo, oltre che richiesto da altre ragioni delle quali verrò facendo cenno, può tornare utile alla regione stessa di cui l'onorevole Lucifero si interessa. Perchè (parliamoci chiaro) questa ferrovia Cosenza-Cotrone è destinata ad essere una ferrovia enormemente passiva. Essa potrebbe contribuire alla prosperità di quella regione solo quando fosse connessa con la utilizzazione di alcune sue risorse naturali, che oggi non sono affatte utilizzate.

Accenno a risorse, che l'onorevole Lucifero conosce certo meglio di me, ossia le cave di granito, l'industria dell'estrazione del tannino ed il taglio regolare dei boschi.

E speriamo che sarebbe un taglio molto regolare: perchè, se anche in quella regione si facesse ciò che si fece in tante altre regioni d'Italia, maledetto quel giorno in cui la ferrovia silana avesse a congiungere Cosenza con Cotrone! (*Approvazioni*).

Ben meglio sarebbe per Cosenza e per Cotrone conservare i loro boschi, anzichè avere una ferrovia che scorra lungo le pendici denudate dell'Appennino, da cui andrebbero franando gli abitati per causa dell'avvenuto diboscamento. (*Approvazioni*).

Ma, a parte questo, debbo pure tenere presente, nel fare proposte al Parlamento (ed il Parlamento dovrebbe tenerlo presente nell'approvarle), che non bisogna sorpassare certi limiti di capacità finanziaria e costruttrice, da parte dello Stato.

Perchè l'onorevole Lucifero domanda che lo Stato si faccia costruttore di quella ferrovia. Ora egli mi insegna che, anche quanto a mano d'opera, noi stiamo assai male in Calabria. Assai male: perchè io debbo rispondere della mancata o ritardata esecuzione di qualche grande lavoro di bonifica e non li posso eseguire perchè manca la mano d'opera.

Di ferrovie, come adesso verrò dicendo in Calabria, già ce ne sono parecchie in costruzione: d'altre è prossimo l'inizio; e certo non conviene mettere al fuoco più carne di quella che si possa cuocere.

Quanto all'onorevole Fera io sono perfettamente d'accordo con lui nel considerare tutta l'importanza, la gravissima importanza dell'ufficio civilizzatore delle ferrovie. Se avessi avuto la fortuna di averlo ieri fra i miei uditori, egli avrebbe sentito altamente affermare da me questa convinzione. Ma l'aver questa convinzione non toglie che io abbia un'opinione essenzialmente diversa dall'onorevole Fera circa al modo col quale lo Stato provvede ai bisogni ferroviari della Calabria.

Onorevole Fera, anzitutto della Cosenza-Nocera non parliamo, perchè a questa linea fu sostituita la Cosenza-Paola, e ciò osservo per mettere le cose in chiaro.

Quanto alle ferrovie decretate dalla legge del 1905, fu autorizzata una spesa di 35 milioni; gli studi fatti di recente hanno dimostrato necessaria una ulteriore spesa di sette milioni, e sette milioni, non un centesimo più, non un centesimo meno, cioè quanto i tecnici hanno detto che era necessario, io ho domandato al collega del tesoro di potere inscrivere nel disegno di legge, che ho presentato alla Camera.

Sarebbe una cosa nuova se, i tecnici dicendo che occorrono che sette milioni, io proponessi di autorizzarne, mettiamo, dieci. Credo che a questo entusiasmo per le ferrovie calabresi non mi si vorrà costringere.

Quanto alle altre ferrovie, per quelle, cioè, della legge 1906, come ho detto ieri, fino al 31 dicembre 1910 noi dobbiamo aspettare prima di ritenere che non sia possibile di farne la concessione alla industria privata.

E non mi può passare per la mente di proporre al Parlamento di accorciare i termini prefissi da quella legge e di decretare la costruzione diretta da parte dello Stato in questo momento, non fosse altro per non compromettere l'esecuzione di quelle linee, che si stanno costruendo.

L'onorevole Fera ha detto che non si sono stanziati le somme in misura sufficiente; ma io debbo tornare a ripetere la stessa osservazione fatta ad altri: distinguamo sempre tra autorizzazione e stanziamento di spesa.

Passo all'onorevole Paniè. Anzitutto debbo scusarmi verso l'onorevole Paniè per una mancata risposta; ma non sono forse il solo colpevole, perchè la sua interpellanza si riferiva soltanto alle comunicazioni del Piemonte col mare e non riguardava le comunicazioni di Torino con la Francia.

Ma questa è una semplice questione di forma e non vale la pena di soffermarvisi. Ora sono perfettamente in grado oggi di esporgli tutto quello che la Direzione delle ferrovie, coll'autorizzazione del Governo, in gran parte ha disposto e in parte disporrà relativamente alla linea del Moncenisio.

Lavori già eseguiti: Ampliamento della stazione di Torino-smistamento e suo allacciamento diretto alla linea per Modane; impianto di una stazione di movimento all'imbocco sud della galleria del Cenisio. In corso di esecuzione: raddoppiamento del binario Torino-Collegno; d'imminente esecuzione: raddoppio del binario fra Collegno-Bussoleno, e fra Beaulard e Salbertrand. Così si avrà la linea tutta a doppio binario, meno (per difficoltà gravissime, che l'onorevole Paniè certo conosce meglio di me) tra Bussoleno e Salbertrand. Ma non resterà ostacolato per questo il buon esercizio di quel tronco, perchè si applicherà la trazione elettrica da Bussoleno a Modane, e si provvederà anche ad una stazione d'incrocio, che divida in due il tronco di Oulx-Salbertrand.

Ora io posso assicurare l'onorevole Paniè che con la esecuzione di questi lavori la linea di accesso al Cenisio sarà messa in condizioni tali, che per molti anni soddisferà ogni maggiore esigenza del traffico internazionale.

L'onorevole Paniè ha mosso molti lamenti circa la parte del recente programma ferroviario, che riguarda Torino.

In proposito io credo che non siano state esattamente apprezzate le proposte fatte dal Governo. Onorevole Paniè, che cosa è, che veramente interessa Torino? Interessa Torino la rapidità, la regolarità delle sue comunicazioni col mare, ma col mare, intendiamoci bene, prossimo a Torino, perchè non suppongo che per semplice sport si

vogliono mandare delle merci a Porto Maurizio, ad Oneglia (in futuro Imperia) per far loro percorrere 30 chilometri di più.

Torino ha tutto l'interesse di comunicare col porto, che geograficamente le sta più vicino.

Orbene i provvedimenti da me ieri accennati assicurano che Torino coll'attuale linea Savona-Torino avrà gli stessi vantaggi, circa la rapidità e la regolarità dei treni, (parlo anche per le merci) che avrebbe con la Torino-Cartosio-Savona.

Io dissi ieri, ma lo ripeto: trazione elettrica tra Savona e San Giuseppe in corso di attuazione; trazione elettrica, già decretata, tra San Giuseppe e Ceva; doppio binario Trofarello-Carmagnola in corso di esecuzione, doppio binario Carmagnola-Ceva autorizzato dal disegno di legge, che io ho presentato; e circa la linea merci Savona-San Giuseppe, vien disposto che debba essere autorizzata da altra legge.

Dunque facciamo i conti. Trazione elettrica Savona-San Giuseppe 3 milioni e mezzo e da San Giuseppe a Ceva 3 milioni; doppio binario Trofarello-Carmagnola un milione e mezzo e Carmagnola-Ceva 20 milioni; linea merci Savona-San Giuseppe 25 milioni; totale 53 milioni. Mi pare che non siano pochi i sacrifici, che lo Stato s'impone per assicurare questo, che io riconosco grandissimo, vitale interesse delle più rapide ed agevoli comunicazioni tra Savona e Torino. Ma le merci? Qui vengo alle obiezioni, rivoltemi dal collega Astengo con la sua consueta cortesia. Il ministro si sarebbe incaricato soltanto del movimento dei viaggiatori! Ella mi ha fatto troppo torto, onorevole Astengo, supponendo che io pensassi solo ad agevolare il movimento dei treni viaggiatori e non mi preoccupassi del traffico delle merci.

No, onorevole Astengo, tutti questi provvedimenti hanno necessariamente per iscopo di accrescere la potenzialità e la regolarità della circolazione non solo dei treni viaggiatori, ma anche dei treni merci. Tanta è la preoccupazione per queste merci, che si propone niente meno che di costruire un'apposita linea, Savona-San Giuseppe esclusivamente per i treni merci. Vede dunque, onorevole Astengo, che le sue preoccupazioni sono assolutamente infondate. Perchè, quando abbiamo questa grande via di traffico, che è l'attuale linea Savona-Torino, quando noi possiamo metterla in condizioni tali, che ancora per molti e molti anni sarà perfet-

tamente in grado di sopperire al traffico fra Savona e Torino, perchè dovremmo andare a creare una nuova linea? Davvero non lo potrei ammettere, tanto più che, come dissi ieri, una parte dei sacrifici, da farsi per mettere in stato di ben funzionare l'attuale linea Torino-Savona, bisognerebbe farli egualmente, anche se si decretasse la nuova linea di Savona-Cartosio-Torino. Infatti non sarebbe assolutamente possibile di aspettare la costruzione, che richiederebbe parecchi e parecchi anni, della Savona-Cartosio-Torino, o quella (ed è una questione che non deve essere pregiudicata) della Savona-Alba Torino, senza provvedere ad agevolare fin da oggi, e nel più breve termine possibile, il traffico sulla Savona-Torino attuale.

E poi, onorevole Astengo, i provvedimenti che io ho enunciati, oltre gli interessi di Torino e di Savona nelle rispettive loro comunicazioni, giovano a Savona anche perchè, migliorando la potenzialità della linea Savona-San Giuseppe, comune tanto alla Savona-Torino quanto alla Savona-Alessandria, si vengono necessariamente a migliorare le comunicazioni di Savona anche con la Lombardia.

Del resto l'onorevole Astengo sa che è in corso una domanda di concessione per una funivia Savona-San Giuseppe, che gioverà assai a sfollare il porto di Savona, specialmente per riguardo ai carboni; e posso dargli la lieta notizia che le difficoltà, che si opponevano alla attuazione di quella concessione, non per parte del Governo, ma per vicissitudini avvenute a chi aveva fatta la domanda di concessione, furono superate in questi giorni, e pertanto la concessione, fra breve tempo, sarà con tutta probabilità un fatto compiuto.

L'onorevole Paniè mi domandava anche: come mai l'onorevole ministro non si è preoccupato che la direttissima Genova-Arquata-Tortona sia allacciata con Torino? Onorevole Paniè, io sperava che ella avesse bene inteso quanto dissi ieri: quando accennai al secondo scopo, cui si mirerebbe con la costruzione della Torino-Cartosio-Savona, ossia l'abbreviamento del percorso tra Torino e Genova, dissi appunto che si utilizzerebbe il tratto Genova-Arquata della direttissima nei riguardi di Torino, con che la distanza fra Genova e Torino rimarrebbe ridotta di 11 chilometri, e la durata del viaggio sarebbe ridotta a due ore e tre quarti. E, difatti, nel progetto della direttissima è

appunto compreso il suo allacciamento ad Arquata con l'attuale linea per Torino.

Su questo punto credo dunque di aver soddisfatto il desiderio dell'onorevole Paniè e dei suoi colleghi.

Ma voglio aggiungere qualche altra cosa, perchè l'onorevole Paniè affermò: in questo banchetto ferroviario che si imbandisce quale è la parte di Torino? Vi è una sconcertante sproporzione tra le istanze che avevamo fatte e quello che ci viene dato.

Onorevole Paniè, io, intanto, vorrei metter da parte questa parola di banchetto. Non si tratta qui di chiamare nessuno a banchetto, non vi è niente di soverchio da distribuire a nessuno; all'incontro si tratta di un programma vagliato assolutamente alla stregua della necessità, e non c'è nè da compiacere ai capricci di nessuno, nè da fare gli interessi elettorali di nessuno. (*Benissimo!*)

Non istituamo adunque un bilancio ideale fra le domande e le proposte contenute nel disegno di legge, ma fra i bisogni reali ed i mezzi, con cui il Governo propone di sodisfarvi.

Ed ella, onorevole Paniè, risconterà, con la sua consueta equità, che, esaminando freddamente le proposte del Governo, esaminando serenamente quali sono le condizioni del traffico, e non attingendo le cognizioni relative alle condizioni del traffico nei voti dei Consigli comunali, i quali naturalmente non hanno la serenità nè i mezzi...

ALBERTINI. I Consigli comunali studiano, e le Camere di commercio anche.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Creda, onorevole Albertini, io non metto menomamente in dubbio la volontà di questi corpi a studiare, ma passa una gran differenza fra volontà e competenza a studiare; e spesso si creano delle agitazioni nel pubblico, le quali sono condotte da coloro che meno hanno studiato le questioni, ai quali poi si aggiungono altri, che dal più al meno, si trovano obbligati a mettersi al loro seguito.

Ora, io debbo dichiarare che ho sentito il dovere di dire nettamente e chiaramente quale sia la condizione reale delle cose.

Io sapeva di assumere un ufficio ingrato rispetto ad alcuni colleghi, ma lo ho assunto credendo di giovare a loro stessi; e sono persuaso che quando essi vorranno con tutta calma riflettere ai provvedimenti proposti per sopperire al traffico Torino-Savona, finiranno col riconoscere che non fu

affatto offeso l'interesse nè di Torino nè del Piemonte. Del resto, onorevole Paniè, mi permetta anche di osservare che proprio in questi giorni io mi trovo ad avere assunto delle responsabilità autorizzando delle spese non indifferenti per il vantaggio ferroviario di Torino, perchè, onorevoli colleghi, le spese per la sistemazione dei servizi ferroviari della stazione di Torino importano una somma di ben 50 milioni, e sono per di più anche in corso lavori di esecuzione per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Rosta, ed altri minori lavori che non è il momento di ricordare.

Quindi, se l'onorevole Paniè avrà la bontà di aggiungere ai milioni per il miglioramento della linea Torino-Savona anche quelli, che si spenderanno per la sistemazione ferroviaria di Torino e per il miglioramento della linea internazionale Torino-Cenisio, si persuaderà che non avrà da arrossire davanti ai suoi elettori perchè la parte attribuita a Torino sia minore di quella attribuita a qualsiasi altra parte d'Italia.

ALBERTINI. Noi non accettiamo nè patenti di incompetenza, nè l'attribuzione di mire elettorali. (*Interruzioni*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che cosa non accettano? (*Interruzioni del deputato Albertini*).

PRESIDENTE. Onorevole Albertini, non interrompa!..

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace che gli onorevoli rappresentanti di Torino abbiano tolto l'effetto alla chiosa che, proprio in questo momento io avevo pensato di fare a questo mio breve discorso! (*ilarità*).

Perchè proprio io volevo altamente compiacermi (e veda onorevole Paniè, siccome io non credo duraturo questo loro atteggiamento di protesta, faccio la chiosa lo stesso) (*Si ride*) io volevo altamente compiacermi, e mi compiaccio, del modo con cui questa discussione ha proceduto nel Parlamento; perchè è stato grande il senso di equità, di cui hanno dato prova i colleghi, le cui aspirazioni per nuove costruzioni ferroviarie furono completamente deluse.

Io credo che molti che dicono male del Parlamento italiano, non riflettano seriamente a quello che dicono: questa discussione prova ancora una volta quanto equilibrio vi sia fra la tenerezza naturale per gli interessi locali e la considerazione per gli interessi generali del paese. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Darò ora facoltà di parlare a quegli oratori che hanno svolto ieri le loro interpellanze e che si sono riservati di dire se siano soddisfatti.

Sono nove: il primo è l'onorevole Falaschi.

L'onorevole Falaschi ha facoltà di parlare.

FALASCHI. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro per la intonazione molto cortese che verso di me ha voluto usare nella sua risposta; ma comprenderà egli per primo e comprenderà la Camera come io non possa dichiararmi soddisfatto.

Per la costruzione d'una nuova linea Firenze-Siena, io mi riservo di insistere in un momento più opportuno, dimostrandone la somma utilità anche sotto l'aspetto commerciale, agricolo e industriale a cui già ieri accennavo.

E per quella parte della risposta dell'onorevole Bertolini che suona confortante promessa di miglioramenti sulla linea Empoli Siena-Chiusi, io sarò ben lieto di esprimere la mia piena soddisfazione, quando la illuminata energia e la eletta intelligenza dell'onorevole ministro avranno fatto passare quella promessa, come voglio augurarmi, sperando che l'augurio si realizzi al più presto, nel campo dei fatti compiuti.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo chiedere venia a due cari colleghi, all'onorevole Calissano ed all'onorevole Agnesi, a cui dimenticai di dare una precisa risposta. Ringrazio l'onorevole Calissano del benevolo apprezzamento da lui fatto delle mie dichiarazioni. Io posso assicurarvi che è nella mente dell'Amministrazione lo studio di quei miglioramenti delle linee confluenti con la Torino-Savona, a cui egli ha accennato. Credo però di dovere fare ogni riserva circa l'allacciamento San Stefano-Belbo, che potrà essere opportuno, ma riguardo al quale, allo stato attuale delle cose, non sarei in grado di assumere alcun impegno preciso. Quanto all'onorevole Agnesi, disgraziatamente non ho potuto restar convinto dalle ragioni, che egli con tanto calore è tornato a ripetere in favore della linea richiesta Garessio-Oneglia. Però dichiaro, anche rispetto a questa, che non si tratta di una linea assurda, non si tratta di una linea, di cui si debba asserire per sempre utopistica la esecuzione: è una linea, per la quale bisogna aspettare ulteriori sviluppi del traffico prima di considerare giustifi-

cata la spesa che io credo sia di 50 milioni e non di 35 milioni, come l'onorevole Agnesi ha affermato.

PRESIDENTE. Ha facoltà l'onorevole Morelli-Gualtierotti di dichiarare se sia soddisfatto.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Io credo che lo stesso onorevole ministro non si meraviglierà, se io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta datami, tanto più che si direbbe avere egli messo un certo impegno perchè soddisfatto non dovessi dirmi. Egli ha cominciato infatti col non rispondere alla mia interpellanza, perchè mentre nella discretezza mia e dando anch'io prova di quella equità, che egli ha lodato nella discussione avvenuta in questa Camera, mi ero limitato a domandare al ministro se doveva ritenersi definitivo il tracciato scelto per la direttissima Bologna-Firenze, secondo il progetto Protche oppure se, come a me sembrava conveniente, l'Amministrazione intendeva riservarsi di studiare questo progetto per quel che riguarda non il punto di partenza, vale a dire Bologna, ma il punto di sbocco; egli si è dispensato dal dir parola su questo punto.

Non posso poi essere neppure soddisfatto della risposta relativa alla trazione elettrica. Io sono stato sempre e sono tuttora fautore del tronco ferroviario Borgo San Lorenzo-Pontassieve. Ma il ministro dà eccessiva importanza a codesto tronco per i suoi effetti di sgravio al traffico della Porrettana.

Non si tratta di linea nuova, ma di correzione di una linea già esistente la quale già esercitava rispetto alla Porrettana una funzione di sgravio: quindi vi sarà, dopo che il tronco sia costruito, un miglioramento sì, ma non così largo da sperarne miracoli.

Appunto perciò io non posso pensare che quando l'Amministrazione delle strade ferrate e il ministro dei lavori pubblici del tempo pensarono alla trazione elettrica sulla linea Porrettana, si credesse di creare un equivalente del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve. La trazione elettrica evidentemente non doveva essere che uno dei coefficienti riconosciuti necessari per supplire alla ognor crescente insufficienza della Porrettana di fronte ai bisogni del traffico in via di rapido sviluppo. E dunque inesatto dire che col tronco Pontassieve-Borgo San Lorenzo sarebbero denari buttati via quelli per l'impianto della trazione elettrica.

Perchè io non avessi proprio motivo alcuno di legittima sodisfazione, l'onorevole ministro non ha voluto neppure darsi una risposta rassicurante per quello che si riferisce al domandato miglioramento delle condizioni di esercizio della linea esistente,

Mi resta dunque da augurarmi che più e meglio delle mie parole amichevoli, la forza irresistibile delle cose finisca col trascinarlo a ricorrere a quella trazione elettrica ed a quei lavori indispensabili che egli veramente ha promesso, ma in forma tale da non darmi la certezza che saranno per essere realmente eseguiti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Alfonso Lucifero ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

**LUCIFERO ALFONSO.** Certamente io non potevo ignorare l'articolo 14 della legge, del quale ho sentito con grandissimo piacere la lettura dalla bocca dell'onorevole ministro, se ieri ho cominciato col leggerlo io stesso, e se la mia interpellanza era appunto foggiate così: sulla necessità di presentare il disegno di legge invocato dalla legge 9 luglio 1905!

Io, quindi, non mi sono lamentato con l'onorevole ministro perchè non fosse presentato il disegno di legge; mi sono lamentato perchè egli ha detto che si aspettava che l'industria privata assumesse la costruzione di questo tronco di ferrovia, quando ciò non potrebbe avvenire che in forza di una legge nuova, perchè, per quel tale articolo che l'onorevole ministro ha letto, la facoltà di concedere la costruzione della linea Silana all'industria privata è cessata nel Governo, col 31 dicembre 1907.

**BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici.** No, è cessata se si incamera il fondo Silano; altrimenti in base alla legge generale dello Stato si potrebbe fare: è una questione accademica.

**LUCIFERO ALFONSO.** Io lessi il discorso del suo compianto predecessore onorevole Gianturco, nel quale questo diritto era assolutamente riconosciuto, ed io non voglio a quest'ora rileggere ancora un discorso che ho già letto ieri. Intorno alla necessità della costruzione di questa linea, l'onorevole ministro e la Camera comprenderanno che non è certamente a quest'ora che io potrei provarla; e provarla non sarebbe difficile.

Ma per fare ciò mi occorrerebbe quella benevolenza della Camera che non mi ha mai abbandonato, e che sarebbe veramente

indiscreto chiedere alle sette e mezzo di sera, dopo una discussione così faticosa e così lunga. Quello che posso dire e di cui posso assicurare il ministro è che il rispetto ai boschi della nostra Sila non potrà trovare mai un avvocato più fedele, se non più efficace, di quello che io sia e che io sia sempre stato. Quindi non vorrò di sicuro che quella ferrovia sia costruita a spese della gloria secolare delle nostre montagne appennine. Io credo però fermamente che l'indugio nella costruzione di quella linea sia di grandissimo danno materiale e morale ad una regione d'Italia che, sia pure non per volontà degli uomini ma per forza di cose, è stata ed è sempre poco favorita dalla fortuna. Per queste ragioni, e per altre che in occasioni più propizie mi riservo di svolgere alla Camera, mi dichiaro completamente insodisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** Seguirebbe l'onorevole Cantarano il quale non è presente; ma egli sarà certamente sodisfattissimo. (*Si ride*).

L'onorevole Fiamberti ha facoltà di parlare.

**FIAMBERTI.** Sono dolente di dover persistere nel dichiararmi insodisfatto, restando così nel coro, mi pare non poco numeroso, degli insodisfatti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha voluto paragonare il tratto Genova-Spezia al tratto Lione-Parigi, ma ha dimenticato che nel tratto Lione-Parigi non vi è nemmeno una galleria, mentre in quello Genova-Spezia vi sono ottanta gallerie su un percorso di novanta chilometri.

**BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici.** Questo non ha a che fare con la entità del traffico.

**FIAMBERTI.** Mi permetta, onorevole ministro. Io ho parlato, e ne aveva il dovere, a nome della regione Ligure interna la quale conta, come dicevo, cento comuni ed oltre 400 mila abitanti, e non solo non ha ferrovie (giacchè nulla ha a che fare con la litoranea) ma nemmeno ha strade nazionali, strade provinciali e comunali, nemmeno strade mulattiere. (*Interruzioni — Rumori*).

Non crediate che esageri, onorevoli colleghi. Sono quindici anni che ho l'onore di sedere qui e credo di non avere mai emesso una affermazione che potesse avere una amentita, quando quello che vi dico è la verità.

Ora, onorevole ministro, non bisogna confondere la ferrovia del litorale con quella che deve essere costruita nella regione interna.

E, lo dico francamente, io mi aspettava dalle sue labbra almeno la conferma di quelle, non dirò promesse, ma buone speranze, che costituivano la parte integrante del programma del suo antecessore.

Il suo antecessore riconosceva la importanza industriale, agricola, marinara di questa regione...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La riconosco anch'io.

FIAMBERTI. ...e facendosi anche eco delle insistenze di tutti coloro, i quali si interessano della difesa dello Stato, di tutti quanti i generali, del ministro della guerra di allora, dell'attuale ministro della marina e dei capi di stato maggiore, diceva che quella ferrovia doveva tra breve essere costruita: ella invece non ha creduto di potermi dare quella assicurazione, ed io non pretendo di domandarle il perchè.

Ella però troverà giustificata la mia dichiarazione che resto insoddisfatto e che lo resterò finchè i voti di quelle popolazioni non saranno esauditi.

Spero di potere tornare sull'argomento nella discussione della legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borsarelli.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani.

CASCIANI. L'onorevole ministro non si aspetta che io mi dichiarassi soddisfatto delle sue parole, perchè, fin da ieri, gli ho espresso francamente l'animo mio.

Solamente mi preme di aggiungere qualche considerazione, onde il mio pensiero non sia stato frainteso.

Io non ho negato l'utilità di una direttissima tra l'Alta Italia e la Toscana; non ho detto alcuna parola che potesse nuocere al movimento commerciale di una città nobilissima, alla quale tutti noi toscani siamo legati da un sentimento di vivissima simpatia per un antico, affettuoso ricordo della nostra giovinezza e perchè essa diffonde una luce simpatica di civiltà e di gentilezza su tutta la nostra regione.

Ho chiesto soltanto al ministro che, allorchando si addiverrà alla costruzione della direttissima, studi che il tracciato di questa linea sodisfi all'interesse della maggior parte

della popolazione della Toscana e non a quello di una sola parte.

Ripeto oggi con identico accento convinto, la stessa raccomandazione al Governo, lieto che si trovi presente alla discussione anche il ministro del tesoro, direttamente interessato.

Fra i vari progetti che furono proposti per una direttissima tra Bologna e Firenze ve ne è uno, quello dell'ingegnere Lanino, che sodisfa alle stesse condizioni tecniche degli altri tracciati, cioè minore percorrenza, minori curve e minori pendenze.

Questo tracciato non nuoce ad alcuna regione della Toscana, anzi rispetta i diritti di Firenze, di Prato e di altre città, ma dinanzi agli altri tracciati ha il solo difetto (cito le parole della relazione Colombo) che i treni arriverebbero a Firenze con pochi minuti di ritardo, poichè la differenza di percorso fra questo tracciato e gli altri è di 20 a 25 chilometri, il che rappresenta, per i treni diretti, un ritardo di 20 a 25 minuti.

Ma di fronte a questo difetto esso ha il grande vantaggio non contestabile di costare 46 milioni di meno.

Ora io domando al ministro del tesoro se siamo tanto ricchi veramente da poter spendere una somma così ingente per evitare un ritardo di pochi minuti. Se potete dimostrare che l'Italia ha tanta ricchezza, percorrete pure la vostra strada: ma io non posso seguirvi non soltanto nell'interesse della città che rappresento, ma anche nell'interesse generale del paese. In questo momento ciascuno deve sentire la propria responsabilità, compreso il ministro del tesoro.

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

FERA. Alle parole dell'onorevole Lucifero io ho il dovere di aderire per il particolare problema della ferrovia silana.

Il Governo ha l'obbligo imperioso di presentare, forse non in termine perentorio, il disegno di legge per la costruzione diretta della ferrovia silana: e questo noi vogliamo recisamente affermare perchè non vi sia la nostra acquiescenza all'interpretazione data dall'onorevole ministro, che potrebbe suscitare i giusti risentimenti della regione interessata.

Ella, onorevole ministro, ricordi la genesi dell'articolo 14, la cui formula, forse infelice, io riferisco all'opera mia e ricordi ancora la discussione della legge 1905 e poi

della legge Gianturco aprile 1907, se non erro, e si convincerà che mai fu messo in dubbio che allo scadere del termine, 31 dicembre 1907, il Governo avrebbe avuto l'onere della costruzione diretta.

Questo sia irremovibilmente fermato: e poi consentirò con lei, onorevole ministro, che deve garantirsi il bosco sui vertici silani. Anzi è per tal fine che io penso indispensabile la costruzione diretta dello Stato ed oppugno ogni intervento della industria privata, che mirerebbe al progressivo disboscamento, origine prima della depressione agraria, del persistente franamento delle zone malariche.

Non darò confutazione per ora alle sue risposte, onorevole ministro, per l'intero problema ferroviario calabrese. L'abitante della valle del Crati o del Savuto vale un abitante della valle del Po: e lo Stato deve spiegare dovunque la sua azione riparatrice e integratrice. Ora la mia regione è sprovvista assolutamente di ferrovie.

Non è giusto che si provveda ed urgentemente (ed era questa la domanda che io mi permettevo di rivolgere in forma di preghiera), non è giusto che io chieda sollecita la costruzione del tronco Pietrafitta-Rogliano, che quella popolazione attende dal 1860?

Non è giusto che si costruisca la Cosenza-Paola, che dia sbocco alla vita intensa, ma chiusa e che perciò marcisce in consunzione, della povera città di Cosenza? Non è giusto che io dica all'onorevole ministro che pensi al prolungamento della ferrovia da Rogliano a Catanzaro e Reggio, che potrà dar vita e salute a quella regione?

E non mi dica che bisogna attendere l'intervento dell'industria privata.

L'industria privata non costruirà in quei luoghi dove non è remunerativo l'esercizio, dove non è remunerativa la costruzione, dove gli stanziamenti ed i sussidi chilometrici di 7,500 lire sono assolutamente insufficienti. E l'esperienza del passato ce ne dà l'esempio.

Dunque, vanamente ella attende l'industria privata. Costruisca direttamente lo Stato, perchè esso ha l'obbligo imperioso di integrare le energie e le forze dove sono deficienti, se davvero si vuole che il Mezzogiorno, e le regioni calabresi comprese, non sian la palla di piombo legata al piede dell'Italia nel libero cammino sulla via del progresso.

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

PASCALÉ. Prendo atto delle dichiarazioni esplicite dell'onorevole ministro, e mi dichiaro soddisfatto. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Così anche questa importante discussione è esaurita.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni presentate oggi.

MORANDO, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto interroga il ministro della pubblica istruzione per sapere dove si trova il gruppo del Bernini che faceva parte della collezione artistica Boncompagni-Ludovisi comprata dallo Stato nel 1901.

« Gaudenzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se non creda opportuno esonerare dalla tassa di ricchezza mobile la somma di lire cento che viene pagata ai fregiati della medaglia d'argento al valore militare e se non creda disporre perchè le parti interessate siano notificate dalle Agenzie del Catasto delle volture eseguite in dipendenza di trapasso di beni.

« Spallanzani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se sia compatibile l'esercizio provvisorio di un bilancio comunale, con quanto è esplicitamente disposto dall'articolo 184 della legge comunale e provinciale; e, nel caso negativo, se creda opportuno richiamare l'attenzione dei prefetti del Regno.

« Nicolò Fulci ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici se riconosca la necessità urgente del raddoppiamento del binario sulla linea Firenze-Chiusi e se intenda provvedervi.

« Cesaroni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e dell'istruzione pubblica per sapere se e quando intendano presentare al Parlamento i provvedimenti relativi al miglioramento della educazione fisica nella scuola nazionale

« Bissolati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere le ragioni per le quali il Comitato nazionale, istituito col regio decreto 17 maggio 1906, n. 212, non è stato finora convocato, e quando sarà chiamato a funzionare.

« Scorciarini Coppola ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno.

### Sull'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Proponrei di inscrivere nell'ordine del giorno della seduta di domani, come primo argomento, la discussione del disegno di legge n. 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 ».

PRESIDENTE. Prima del bilancio di agricoltura?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sì, dopo le interrogazioni e prima del bilancio di agricoltura.

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

(Così rimane stabilito).

### Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il sindaco di Girgenti, con sua lettera del 10 corrente, annuncia che avrà luogo nel giorno 22 del corrente mese in Girgenti la commemorazione solenne di Nicolò Gallo, ed esprime la sua ferma fiducia che la Camera vorrà partecipare agli onori che quella cittadinanza renderà all'illustre estinto.

Propongo che a questa commemorazione intervengano i deputati della provincia che si troveranno sul luogo, in rappresentanza della Camera.

Se non vi sono osservazioni in contrario così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 19.35.

1596

### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. *Discussione del disegno di legge:*

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).

3. *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:*

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

5. Guarentigie e disciplina della magistratura (855).

6. Modificazioni all'ordinamento giudiziario (932).

7. *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:*

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

9. Sovvenzioni alle masse interne dei Corpi del Regio Esercito (825).

10. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

11. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

12. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Scaglione pel delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

13. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

15. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunziata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

16. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

18. Mutualità scolastiche (244).

19. *Seguito della discussione sul disegno 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:*

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

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

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

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

24. Disposizioni sulla navigazione interna (542)

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

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

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

28. 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).

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

30. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862, n. 680, per l'ordinamento delle Camere di commercio e d'industria (682).

31. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Giovanni Curioni per ingiurie (849).

32. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Giuseppe Romano per millantato credito, falso, concussione e peculato (850).

33. Istituzione di una Cassa di Maternità (191)

34. Aggiunta all'articolo 37 del testo unico delle leggi sull'Agro romano (941).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.