

DXVII.

TORNATA DI SABATO 6 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEI VICEPRESIDENTI GORIO e TORRIGIANI

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 22384
Disegni di legge:	
Erogazione della giornata di stipendio dei maestri elementari (<i>Discussione</i>)	22343
ODORICO, <i>relatore</i>	22346
RAVA, <i>ministro</i>	22346
Proroga del termine fissato alla Commissione d'inchiesta per l'esercito (<i>Presentazione</i>) (GIOLITTI)	22347
Comunicazione della Presidenza (<i>Invito alla commemorazione del generale Cavalli</i>)	22384
Ferrovie (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>)	22347
ABRUZZESE	22354
DANEO	22347
DE NAVA	22376
MAJORANA GIUSEPPE	22368
WOLLEMBORG	22358
Interrogazioni:	
Tribunale di Genova:	
FIAMBERTI	22335
POZZO, <i>sottosegretario di Stato</i>	22334
Facilitazioni postali alle Congregazioni di carità:	
BERTETTI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22335
CIACCI	22336
Stazione di Trani:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22336
MALCANGI	22337
Mancanza di serbatoi nella stazione di Cernigliola:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22337
MALCANGI	22338
Negato rinvio di una causa (Ricciotti Garibaldi):	
POZZO, <i>sottosegretario di Stato</i>	22338-40
SANTINI	22339
Regolamento (campioni di vini sospetti di esser adulterati):	
BATTAGLIERI	22341
SANARELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22341
Fatti di Staletti:	
FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	22342
STAGLIANO	22342

Osservazioni e proposte:

Processo verbale:	
DE FELICE-GIUFFRIDA	Pag. 22333
Interpellanze e lavori parlamentari:	
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	22385
PRESIDENTE	22385
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Tombole e lotterie (MEZZANOTE)	22334
Proroga della tombola telegrafica a favore degli istituti ospedalieri di Cagliari (CAMPUS-SERRA)	22368
Concorso dello Stato nelle spese per le onoranze ad Evangelista Torricelli e per la Mostra d'arte in Faenza (GUCCI-BOSCHI)	22368
Stato degli impiegati civili dello Stato (POZZI)	22368
Tratturi del Tavoliere di Puglia (DE AMICIS)	22383
Costituzione in comune di Asigliano frazione del comune di Orgiano in provincia di Vicenza (TESO)	22384

La seduta comincia alle 14.10.

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

Osservazioni sul processo verbale.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ero stato avvertito dall'onorevole Morelli-Gualtierotti che avrebbe presentato una interrogazione sulla questione che era stata in precedenza oggetto di una mia interrogazione. Ma, sebene io avessi pensato a presentare un'altra interrogazione per avere occasione di parlare, quando l'onorevole Morelli-Gualtierotti avesse svolto la sua, non credevo che l'interrogazione di lui venisse svolta così sol-

licitamente. D'altro canto, io aspettavo un documento decisivo, per poterlo leggere alla Camera. Perciò ieri non mi trovai presente.

Avendo però l'onorevole Morelli-Gualtierotti ieri avuto la cortesia di dire che, se avessi conosciuto i fatti, non avrei presentato la mia prima interrogazione, io debbo dichiarare alla mia volta che, se l'onorevole Morelli-Gualtierotti avesse letto i documenti, sui quali fondai la mia interrogazione, non avrebbe pronunziato le parole che pronunziò ieri.

Mi riservo quindi di leggere alla Camera, quando verrà la mia nuova interrogazione, i documenti sui quali è fondata la ragione delle mie parole. Questi documenti saranno decisivi; non so se l'onorevole Morelli-Gualtierotti potrà smentirli; ma intanto credo che siano di una gravità eccezionale, perchè sono frutto di un'inchiesta, portano la firma di un colonnello medico, e ad essi è annessa una dichiarazione firmata da 500 cittadini di Sambuca Pistoiese... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Queste cose le dirà quando verrà la sua interrogazione. Non è il caso ora di fare una discussione in proposito. (*Bene!*)

Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intenderà approvato.

(*È approvato*).

Presentazione di una relazione.

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per i provvedimenti relativi alle tombole ed alle lotterie.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Fiamberti al ministro di grazia e giustizia « sulla urgente necessità di provvedere i locali indispensabili al Tribunale di Genova ».

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

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Il Ministero di grazia e giustizia non disconosce la necessità e l'urgenza di provvedere alla deficienza dei locali del Tribunale di Genova. Come l'onorevole Fiamberti ben sa, questo stato di cose esisteva assai prima che lo Stato sottentrasse nell'obbligo del comune, in forza della legge del marzo 1907, con la quale vennero avocate allo Stato anche le spese per le sedi dei Tribunali, delle Preture e delle Corti di assise, mentre prima lo Stato non doveva provvedere fuorchè alle sedi delle Corti di cassazione e d'appello. Ad onor del vero però debbo subito dichiarare che il comune di Genova non si è mai rifiutato, anzi esso per il primo ha sempre cercato di rimediare alla deficienza lamentata. Senonchè il comune, al quale allora si rivolgevano le sollecitazioni, invero superflue, del Ministero di grazia e giustizia, si è sempre trovato di fronte alle stesse difficoltà nelle quali ora si dibatte lo stesso Ministero, vale a dire che, non sembrando il caso di cercare un altro ufficio, ma essendo invece conveniente di conservare nel palazzo ex-Ducale la Corte d'appello e il Tribunale, e, se fosse possibile, di collocarvi gli altri uffici giudiziari, occorre che sgombrino altri uffici governativi che pure vi sono insediati.

Infatti, come l'onorevole Fiamberti sa meglio di me, nel palazzo ex-Ducale di Genova hanno sede, oltre il Tribunale e la Corte d'appello, anche il Comando della divisione militare, l'Intendenza di finanza, con gli uffici finanziari esecutivi del bollo e del registro, la Questura, col deposito dei detenuti, e l'Ufficio telegrafico.

Ora, essendo necessario destinare altri locali al Tribunale di Genova ed essendo conveniente portarvi, se possibile, anche le Preture e la Corte di assise, non vi è altra via da seguire fuorchè quella di invitare il Demanio e qualcuna delle Amministrazioni che occupano gli altri locali, a metterli a disposizione del Ministero di grazia e giustizia.

Una lunga corrispondenza vi è stata tra il Ministero di grazia e giustizia, il Ministero delle finanze, il Ministero della guerra, il Ministero dell'interno, il Ministero delle poste e il comune di Genova per vedere quale, o quali, delle diverse Amministrazioni possano più convenientemente dismettere i locali che occupano; ma, finora, non si è concluso nulla. (*Commenti*).

Evidentemente, quando vi sono più Amministrazioni interessate, non v'è altro modo per poter giungere con una certa sollecitudine ad un risultato pratico, fuorchè quello di invitare le Amministrazioni stesse a designare un rappresentante, affinchè per mezzo dei rappresentanti designati possano adunarsi a convegno, studiare e proporre una risoluzione. Questo metodo, di chiamare a raccolta i rappresentanti delle Amministrazioni interessate, anzichè procedere per via di corrispondenza, è stato da me stesso, quando avevo l'onore di coprire la carica di sottosegretario di Stato per le finanze, adottato con successo per gli uffici governativi di Torino; si sta ora sperimentando per gli uffici governativi di Milano; ed io mi propongo di seguirlo anche per gli uffici governativi di Genova.

All'onorevole Fiamberti pertanto do questa formale assicurazione: che, senz'altro, promuoverò le nomine e il convegno dei rappresentanti di tutte le Amministrazioni dello Stato che occupano locali nel palazzo ex-Ducale di Genova, prima fra tutte quella del Demanio, che è il padrone di casa, affinchè si stabilisca quale delle Amministrazioni stesse debba lasciare a disposizione del Ministero di grazia e giustizia i locali che a questo occorrono per la conveniente sistemazione degli uffici giudiziari.

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

FIAMBERTI. Prendo atto volentieri della dichiarazione fattami dall'onorevole sottosegretario per la grazia e la giustizia, che cioè egli, quanto prima, promuoverà una conferenza fra le varie Amministrazioni che occupano locali nel Palazzo ex-Ducale di Genova, allo scopo di provvedere alle urgenti necessità dell'Amministrazione della giustizia.

Però credo che quanto ha accennato l'onorevole sottosegretario mi ad una parziale provvidenza; mentre, a mio modo di vedere, la provvidenza a cui egli deve tendere, e che mi auguro abbia sollecitata attuazione, deve essere generale.

Nel Palazzo Ducale di Genova hanno sede la Corte d'appello ed il Tribunale, che sono relegati in locali impossibili e, permettetemi la parola, indecenti.

Ora, il Comando della divisione occupa una parte di quel palazzo; l'Intendenza di finanza ne occupa un'altra e delle migliori; occupano poi altri locali il Ministero delle poste e dei telegrafi, la Questu-

ra, l'Ufficio delle ipoteche, l'Ufficio del bollo, l'Ufficio del registro e via dicendo; sicchè il locale destinato ai tribunali è in condizioni da non corrispondere assolutamente alle esigenze del servizio.

Basti dire che nelle istruttorie civili, il giudice delegato all'esame dei testimoni spesso è obbligato ad escuterli in presenza dei magistrati che debbono fare le sentenze.

Molte volte, poi, egli è obbligato ad invadere le sale del Consiglio dell'ordine degli avvocati e, qualche volta, non basta ancora, a mettersi in un corridoio e ad improvvisare, lì, con un tavolino, il proprio ufficio e la cancelleria..

Tutto ciò non risponde alle necessità più elementari, non solo, ma neanche alla dignità ed al decoro.

Sono anni che dura questa condizione di cose; quindi io, che conosco i precedenti, a cui ha accennato l'onorevole Pozzi, spero che le sue intenzioni avranno una sollecitata attuazione; ma raccomando alla sua sollecitudine ed alla sua energia che il provvedimento sia totale, vale a dire che tutte indistintamente quelle amministrazioni che debbono lasciare quel locale lo lascino al più presto in modo da potervi sistemare quasi tutti gli uffici giudiziari. Per esempio, anche molte preture potrebbero trovare collocamento in quel palazzo ducale, che diverrebbe così la degna sede dell'amministrazione della giustizia di Genova.

PRESIDENTE. L'onorevole Gaspero Ciacci interroga il ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se non ritenga possibile ed equo concedere alle Congregazioni di carità, franchigie e riduzioni postali eguali a quelle delle quali fruiscono gli uffici municipali ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.* La legge attuale sulla posta accorda la franchigia e la semifranchigia ai sindaci, quali ufficiali governativi e quali rappresentanti dei comuni, per quanto riguarda le corrispondenze accennate dalla legge.

Ciò prova che, sia per lo spirito, come specialmente per la lettera della legge, simili franchigie o semifranchigie non possono essere accordate alle Congregazioni di carità.

Noi ci atteniamo a questa interpreta-

zione della legge, la quale non può a meno di essere seguita, anche perchè la Giunta generale del bilancio ci ha ripetutamente ammoniti che dobbiamo mantenere le esenzioni nei più stretti confini stabiliti dalla legge.

Ora, se la legge sarà modificata, il desiderio dell'onorevole Ciacci potrà essere soddisfatto, ma intanto l'amministrazione non può secondarlo.

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

CIACCI. Mi permetta l'onorevole sottosegretario di Stato, che ringrazio della cortese risposta, di non dichiararmi di questa soddisfatto; poichè con la mia interrogazione tendevo a sapere dal Governo se non trovasse equo ed opportuno accordare alle Congregazioni di carità quelle franchigie postali che si accordano ai comuni. L'onorevole sottosegretario mi dice che ciò non si può accordare se non per legge; ebbene io intendevo appunto sapere se egli non credesse opportuno presentare questa legge. Una legge, dirò così, microscopica, pareva a me opportuna ed equa, perchè non capisco la ragione per cui le Congregazioni di carità debbano trovarsi, in fatto di franchigie postali, in condizioni di inferiorità rispetto ai comuni, che, tutti, si trovano in condizioni finanziarie molto migliori delle Congregazioni.

I comuni hanno una fonte di risorse si può dire inesauribile, perchè le loro spese devono bilanciar le entrate e quando hanno esaurito i fondi dei loro bilanci possono trovarne altri con sovraimposizioni; laddove le Congregazioni di carità, specialmente rurali, si trovano quasi tutte, per varie ragioni, in condizioni tristi di bilancio, e quando le loro casse sono esauste, esse non hanno modo di restaurarle. Ora mi pare che sarebbe stato il caso che l'onorevole sottosegretario di Stato accettasse la mia proposta, seguisse volenteroso lo stimolo che io gli davo a provvedere a queste istituzioni, tanto più che ultimamente esse hanno subito un vero disastro finanziario in seguito alla conversione della rendita: disastro per il quale da tante parti di questa Camera, e tanto autorevolmente, sono stati chiesti provvedimenti al ministro delle finanze il quale promise che, volta per volta, caso per caso, si sarebbe studiata la situazione delle Congregazioni e che per esse si sarebbe fatto qualche cosa.

Orbene, ecco un'occasione per fare que-

sto qualche cosa! D'altra parte l'onorevole sottosegretario di Stato mi dice che le franchigie accordate ai municipi sono state stabilite per legge, ma io, quantunque non competente come lui in questa materia, trovo che per un regio decreto 13 dicembre 1903 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 gennaio 1904) furono approvate le nuove tabelle con le quali si designavano le autorità, gli uffici e gli istituti cui debbono competere le esenzioni suddette.

Ora, a meno che per questo decreto non si sia compiuto altro che un coordinamento di tutte quante le esenzioni contemplate in leggi precedenti, mi pare che anche con decreti reali si possano stabilir franchigie postali.

Ad ogni modo, ripeto, quando si trovi giusto, quando si trovi equo che alle congregazioni di carità (le quali hanno una corrispondenza gravissima ed assolutamente farraginoso per colpa degli intricati ordinamenti di contabilità che le reggono, e per i quali debbono mandare alle prefetture giornalmente veri fasci di corrispondenza) si faccia questo condono di tasse; non so perchè il ministro si debba trincerare dietro la necessità e la difficoltà di fare una nuova legge, quando a noi dal principio alla fine dell'anno tante ne passano dinanzi di non maggior importanza umanitaria.

A me pare che una legge come quella da me invocata, la quale ridonderebbe totalmente a vantaggio dei poveri, potrebbe essere senza difficoltà presentata dal Governo, con la certezza che sarebbe approvata di gran cuore dalla Camera. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Malcangi al ministro dei lavori pubblici « per sapere se per uno stato di cose creato provvisoriamente si sia smesso il proposito di provvedere al definitivo assestamento della stazione di Trani ».

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 è fondato il dubbio che, per uno stato di cose provvisorio, si sia smesso il proposito di una sistemazione definitiva.

L'onorevole Malcangi sa che nell'anno scorso, col suo intervento, se non erro, e certo coll'intervento delle autorità locali, la Direzione generale delle ferrovie stabili quali lavori di maggiore urgenza avessero a farsi,

e furono fatti. Tra breve, entro questo mese, una nuova Commissione, invitando come allora le rappresentanze locali, si recherà di nuovo sul luogo per vedere se, oltre quelli già eseguiti come urgenti, altri lavori di pari urgenza debbano farsi. Dopo di che non resterà che l'adempimento della sistemazione definitiva e totale, la quale però sarà rinviata a tempo opportuno, quando cioè nel programma generale dei lavori ferroviari graduati secondo la loro urgenza troverà il suo turno la stazione di Trani.

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

MALCANGI. Dichiaro all'onorevole sottosegretario di Stato che ho presentato quest'altra interrogazione, mi pare che sia la seconda, o la terza...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Senza pregiudizio della quarta...

MALCANGI. ...senza pregiudizio della quarta, proprio così, per quello che mi ha detto, perchè ho avuto un telegramma vivacissimo, per quanto giustificato, dalla rappresentanza commerciale di Corato, che riversa i suoi prodotti proprio sulla stazione di Trani.

Ho fatto continue insistenze per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Trani, perchè colà le esigenze sono gravi ed urgentissime; e fu a seguito di queste mie insistenze che la Direzione delle ferrovie, in seguito anche alle premure dell'onorevole sottosegretario di Stato, dispose quel tale sopraluogo nel 1907 che portò l'effetto di un provvedimento provvisorio.

Ora questo provvedimento provvisorio significava da una parte che si riconosceva l'urgenza dei lavori dell'ampliamento e della sistemazione, e dall'altra pareva logicamente significasse che al provvisorio bisognava subito urgentemente sostituire un definitivo.

Purtroppo però dall'anno passato ad oggi, a quel provvisorio, che è in esecuzione, e che in pratica, malgrado la scarsa esportazione del 1907, si è dimostrato insufficiente e disadatto completamente a rimediare alla condizione di cose gravissime della stazione di Trani, non si è cercato finora di sostituire niente di definitivo.

E ciò quantunque io, pur senza presentare nuove interrogazioni, non abbia mai cessato di rivolgere vive insistenze alla Direzione generale.

Ora ella mi dice che a seguito della mia interrogazione, la terza, ci sarà ancora un altro convegno. Ecco, questo convegno po-

trebbe avere un'aria sospetta per quelle popolazioni, perchè viene proprio alla vigilia della stagione autunnale. E quello che dice lei mi preoccupa ancora di più: perchè il convegno non sarebbe destinato ad una sistemazione definitiva, ma ad un rimedio provvisorio ancora per poi aspettare una sistemazione generale e definitiva.

Ora ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per avere, a seguito di questa mia interrogazione, provocato anche quest'altro convegno, da cui mi auguro che qualche cosa di buono, di vantaggioso esca per la stazione di Trani; ma lo prego vivamente di persuadersi che è tempo ormai di sostituire provvedimenti definitivi a quelli provvisori del traffico.

Le esigenze sono tali che io vorrei che ella per il primo e i funzionari ferroviari dopo di lei si convincessero della loro urgenza. Colà si riversano tutti i prodotti della vicina Corato, proprio in soli due mesi dell'anno, nei quali il traffico arriva ad un vero stato di congestione.

Le condizioni d'animo di quelle popolazioni sono gravissime: i proprietari non hanno venduto il vino l'anno passato; e Dio sa come stanno portando innanzi la produzione di quest'anno. Ora, se alla vigilia della nuova vendemmia, questi disgraziati non potranno regolarmente esportare il loro vino, ella comprende che le loro condizioni d'animo già gravi diventeranno esasperatissime.

Spero però che ella sia già convinto della urgenza di questa sistemazione definitiva: e mi auguro che ella abbia modo di trasferire la stessa convinzione nei funzionari ferroviari che debbono provvedere all'assetto della stazione di Trani.

PRESIDENTE. Segue ora l'altra interrogazione dell'onorevole Malcangi al ministro dei lavori pubblici « per sapere come si possa giustificare nello stato attuale del commercio vinicolo la mancanza di serbatoi richiesti invano da oltre venti giorni, nella stazione di Cerignola ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La difficoltà di accogliere tutte le richieste di serbatoi-vini deriva da due cause evidenti.

La prima causa consiste nella straordinarietà del numero delle richieste, che in questi tempi vengono alla Direzione generale. Probabilmente i proprietari, i quali

hanno avuto l'abbuono della tassa di distillazione, e che hanno pletora di vini nelle cantine, desiderano di vuotarle per prepararle a ricevere i nuovi prodotti. Donde le loro numerose richieste che in questo momento sono in numero assolutamente sproporzionato ai mezzi nostri. Questa è la prima causa che impedisce di accogliere tutte le domande.

Ma v'è un'altra causa più grave ancora, cioè la siccità prolungata che più si lamenta appunto nei paesi meridionali, la quale costringe a dare la precedenza nella concessione dei serbatoi pel trasporto dell'acqua potabile. E l'onorevole Malcangi non metterà in dubbio il dovere di questa precedenza per ragioni manifeste e prevalenti d'igiene e di ordine pubblico.

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

MALCANGI. Onorevole sottosegretario di Stato, io sono dolente della sua risposta, la quale, per quella povera popolazione, che ha purtroppo i suoi vini ancora in cantina e non li ha potuti esportare, potrebbe sembrare quasi una ironia...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. No, no!

MALCANGI. Da noi non vi è esportazione di vini assolutamente; perciò dire che i serbatoi non si possono avere a causa della larga esportazione, è per lo meno dire cosa non rispondente al vero.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Molta richiesta di serbatoi, ho detto.

MALCANGI. Ma la richiesta non significa nulla, quando la richiesta non viene soddisfatta!

La risposta dell'onorevole Dari sembra un'amara ironia per i produttori di Puglia. Ora, quando dall'importante stazione di Cerignola, dalla quale, se fosse vero che i nostri vini si esportano in grande quantità, dovrebbero continuamente partire serbatoi a decine, viceversa, non ne parte alcuno da venti giorni e un proprietario non può avere un serbatoio per esportare quel carico di vino che fortunatamente è arrivato a vendere, si ha evidentemente una condizione di cose gravissime, intollerabile, che giustamente ha provocato il telegramma vivace che non leggo per non urtare la suscettibilità ministeriale dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma che trovo giustificatissimo.

Onorevole sottosegretario di Stato, le due

ragioni da lei addotte per giustificare la mancanza dei serbatoi, creda pure che non rispondono alla verità delle cose.

V'è stata invece negligenza perchè non è possibile ammettere che dopo venti giorni la stazione di Cerignola non possa dare un serbatoio! Questa, mi suggerisce un egregio collega, potrebbe essere una dolorosa antifona per la campagna vinicola, verso cui andiamo. Se in questo momento, in cui non vi è esportazione, non si danno serbatoi, che cosa avverrà da qui a pochi mesi, quando i serbatoi saranno reclamati a decine dai proprietari?

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. E da augurarsi che sia cessata la siccità!

MALCANGI. Ma che siccità! Io la prego, onorevole sottosegretario di Stato, di prendere seriamente a cuore questa questione e di fare tutto il possibile perchè i funzionari ferroviari si formino la coscienza che al traffico delle Puglie, e specialmente al traffico del vino, occorre provvedere ed efficacemente.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Santini, al ministro guardasigilli, « sul negato rinvio della causa per oltraggio alla forza pubblica in confronto del generale Ricciotti Garibaldi ».

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

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Come è noto alla Camera, nel giugno dello scorso anno, nella immenza del pellegrinaggio all'isola di Caprera per il centenario della nascita di Giuseppe Garibaldi, il generale Ricciotti, suo figlio, pensò di isolare la tomba del Grande Suo Genitore, allontanando quelle di Manlio, di Rosa e di Anita, che la circondano. Però non manifestò questo suo disegno, e al comandante militare marittimo, ammiraglio Bianco, al quale, secondo la legge del 17 luglio 1890, per incarico del Ministero della marina, è affidata la custodia della tomba dell'Eroe, disse solamente di volere, e chiese solo il permesso di fare dei lavori di ripulitura. Eseguendo invece il suo progetto, rimosse il Mausoleo, che racchiude la salma di Manlio, e già aveva fatto scoperciare le tombe di Rosa e di Anita, che non potevano trasportarsi senza l'esumazione, pure per allontanarle; quando, sia per la denuncia del comandante militare marittimo, sia per reclamo della ve-

dova di Giuseppe Garibaldi, fu dato ordine dal Governo centrale che ogni cosa fosse rimessa nel pristino stato. L'ammiraglio Bianco inviò ingiunzioni in questo senso al generale Ricciotti per mezzo di un tenente dei carabinieri, e successivamente, poichè le ingiunzioni rimasero inascoltate, inviò un tenente del Genio militare con alcuni soldati ed operai per gli opportuni lavori.

Il generale Ricciotti Garibaldi, quando vide il tenente dei carabinieri e il tenente del genio con i soldati e gli operai a metter mano a tali lavori, non solo cercò di opporsi, ma trascese ad espressioni gravemente oltraggiose all'indirizzo dei due ufficiali e dei militi.

Ciò stante, e in seguito anche a querela della vedova di Giuseppe Garibaldi, istruitosi penale procedimento contro il generale Ricciotti, questi con due distinte ordinanze del giudice istruttore presso il tribunale di Tempio fu rinviato avanti al tribunale stesso, per rispondere di oltraggio; e avanti al pretore di Maddalena per rispondere del reato di cui nel capoverso dell'articolo 144 del codice penale, per avere cioè senza la necessaria autorizzazione tentato di disseppellire i cadaveri di Anita e Rosa Garibaldi, essendosi eliminato già nell'ordinanza del giudice istruttore il reato più grave che dapprima era stato affacciato, quello cioè di vilipendio, e ciò perchè, è bene affermarlo, solo scopo del generale Ricciotti Garibaldi è stato quello di rendere, con l'isolamento, più maestosa e preminente la tomba del grande condottiero.

Il dibattimento avanti al tribunale di Tempio per oltraggio venne fissato pel giorno 29 gennaio scorso, ma, ad istanza della difesa, fu rinviato una prima volta all'11 marzo; poi, sempre a richiesta della stessa difesa, fu rinviato una seconda volta all'udienza del 6 maggio.

La difesa di Ricciotti Garibaldi chiese un terzo rinvio, ma il presidente del tribunale di Tempio non ritenne abbastanza giustificata la domanda, e lo rifiutò. Il generale non comparve e fu condannato in contumacia a trecento lire di multa col beneficio della condanna condizionale, mentre poi fu assolto dal pretore per l'altra imputazione.

L'onorevole Santini, nella sua interrogazione, a quanto sembra, lamenta che il presidente del tribunale di Tempio non abbia creduto di far luogo anche alla terza domanda di rinvio.

Esposti i fatti, io debbo limitarmi ad osservare che anche l'accordare o il negare un rinvio rientra nel potere giurisdizionale del magistrato, e che non può il ministro, e, credo, non possa l'onorevole Santini, e neppure la Camera, censurare menomamente l'operato dell'autorità giudiziaria nell'esercizio insindacabile di questo suo potere.

Io poi ritengo che l'onorevole Santini, animato, come certamente egli è, da sentimenti democratici, vorrà riconoscere con me che, quanto più alta è la posizione sociale che dalla nascita o dalla fortuna o dai meriti provenga, altrettanto è maggiore l'obbligo di rendere omaggio alle leggi e alle autorità che sono chiamate ad applicarle. (*Approvazioni*).

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

SANTINI. I fatti, così come li ha narrati l'onorevole Pozzo, riguardo al triste e doloroso fatto delle tombe, sono matematicamente veri. Nè io voglio addentrarmi nelle dolorose lotte intestine, che travagliano gli eredi del prode generale Garibaldi.

DE AMICIS. E che loro fanno vergogna!

SANTINI. In questo non entro.

Nè mi attento a portare la mia critica sul verdetto della magistratura, ma ritengo poter permettermi alcune osservazioni all'onorevole Pozzo, che, per la sua lunga e consumata consuetudine con la magistratura, non ignora, come nessuno ignora, che i rinvii si concedono con una certa larghezza di criteri.

Ed io, pur avendo dimenticato vari documenti che suffragherebbero questa mia asserzione, ricordo perfettamente che il generale Ricciotti Garibaldi, a mezzo della sua difesa, aveva sollecitato anche questo ultimo rinvio per motivi, che, secondo io ho potuto riconoscere, mi sembrano plausibili.

Il pretore di Maddalena non credette...

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Il presidente del tribunale di Tempio.

SANTINI. Bene; questi non credette di concedere quest'ultimo rinvio.

Io mi guardo bene dal volere difendere il mio illustre amico generale Ricciotti Garibaldi da quelle vere intemperanze, ch'egli ha commesso, che gli sono dettate più da impulsività, che dai sentimenti del cuore, che sono elevati, quali erano in suo padre; ma debbo dire pure questo, che il generale Ric-

ciotti Garibaldi aveva qualche diritto che gli si concedesse ciò, che a tutti si consente.

Francamente, questo negato rinvio a me ha fatto una impressione, non voglio dire di dispetto, ma di una certa mancanza di condiscendenza in quanto il tribunale doveva trovar giusto.

Ha detto bene l'onorevole Pozzo; non perchè una persona ha avuto la fortuna, che del resto il generale Ricciotti Garibaldi ha confermato colle sue azioni, di trarre così illustri natali, può sottrarsi agli obblighi, che gli vengono dalle leggi, alle quali leggi anzi deve recare, per il nome illustre che porta, maggiore ossequio.

Ma io volevo ricordare che, a parte il nome illustre, che porta, il generale Ricciotti Garibaldi, che ha tanti difetti in mezzo alle sue tante virtù, è un uomo che pur ha pagato di presenza in 20 combattimenti per la patria nostra.

E francamente quando i pubblici poteri sono molto condiscendenti verso altre persone, che non hanno le benemerienze del generale Ricciotti Garibaldi, a me pare che la decisione del tribunale sia esageratamente severa e rigorosa.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Bisognerebbe che ella si spiegasse.

SANTINI. Mi spiego, mi spiego sempre; magari male, ma mi spiego.

In questi tempi, in cui i pubblici poteri non sono tanto energici da impedire, ad esempio, che delle persone, che hanno ricevuto una grazia sovrana, che ha urtato il sentimento morale di tutte le famiglie italiane, contravvenendo agli obblighi, ed ella lo sa, perchè ne ha avuto informazione, rompano il confine ed in liete brigate scorzino in automobili in fiorati, e sturino bottiglie di *champagne* nei pubblici stabilimenti dell'Adriatico.

PRESIDENTE. Onorevole Santini, rimanga nei limiti della sua interrogazione.

SANTINI. Mentre queste stesse donne lanciano dei proclami ai popoli, coi quali insultano tutti i sentimenti delle donne italiane; quando si usano blandi trattamenti per dei reclusi privilegiati: è doloroso che tutto il rigore dei pubblici poteri si eserciti proprio sopra il generale Ricciotti Garibaldi, che, in mezzo a tanti difetti, ha tante virtù militari, che debbono valergli qualche riguardo. Mi sono spiegato? (*Rumori*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Mi ha detto di spiegarmi, ed io mi sono spiegato.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Ho invitato l'onorevole Santini a spiegarsi appunto perchè non resti qualsiasi equivoco, e per assicurare la Camera che il ministro guardasigilli non fa distinzione di persone, e vigila attentamente acciò sia fatta giustizia dovunque e verso chiunque.

Per il caso, accennato dall'onorevole Santini, ricordo che il ministro, appena sorse voce che non fosse osservata la pena del confine da parte della persona, a cui l'onorevole Santini ha alluso, ha subito richiamato l'attenzione del competente procuratore generale, il quale riferì che dalle praticate indagini era venuto a constare come due volte, previo permesso del sindaco, la persona in questione si fosse assentata dal luogo di confine. (*Oh, Oh! — Commenti*). Al sindaco, secondo il codice di procedura penale, nei comuni dove non si trovano né presidenti di tribunale, né pretori, spetta di vigilare per l'osservanza della pena del confine. Ora il sindaco in questione ha ecceduto dai suoi poteri, forse in buona fede, ma intanto quello che è certo si è che il ministro guardasigilli, appena venne a conoscenza del fatto, ha subito compiuto il dover suo, nè mancò il ministro di assumere successivamente altre informazioni e di esercitare il compito di vigilanza che gli spetta. Ora io sono in grado di affermare che dalle informazioni pervenute non consta che altre inosservanze siano state commesse.

L'onorevole Santini deve persuadersi, ed anzi egli, nella grande lealtà e buona fede che lo distinguono, deve fin d'ora essere persuaso, che il ministro guardasigilli non guarda in faccia a persona nell'adempimento dell'alto e non sempre grato suo ufficio. (*Approvazioni*).

SANTINI. Propongo una commenda per quel sindaco!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Battaglieri e Ferraris Carlo, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « onde conoscere se non intenda di proporre urgenti modificazioni al regolamento 5 agosto 1905 nella parte relativa alla procedura pel prelievo dei campioni dei vini sospetti d'esser adulterati ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Posso assicurare l'onorevole Battaglieri, ed insieme l'onorevole Carlo Ferraris, che non vedo qui presente, che tutte le operazioni relative al prelevamento dei campioni per l'osservanza della legge 11 luglio 1904, contro l'adulterazione dei vini, finora hanno proceduto senza gravi inconvenienti.

Basta che l'agente, che sia incaricato dall'istituto governativo al prelevamento, si presenti coi documenti ufficiali, i quali attestino l'ordine ricevuto, e anche la delegazione avuta, perchè egli possa adempire scrupolosamente e completamente all'operazione di prelevamento, tanto più quando si presenta, come di solito avviene, accompagnato da un agente di polizia municipale.

Il Ministero, quindi, non vede la necessità di modificare questa procedura, anche per evitare eventuali e possibili abusi, che potrebbero verificarsi.

Ad ogni modo, qualvolta si segnalassero veri e gravi inconvenienti, il Ministero sarà ben disposto ad indicarli alla Commissione consultiva enologica, per i provvedimenti del caso.

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

BATTAGLIERI. L'interrogazione che ho presentato unitamente al collega onorevole Ferraris Carlo, non ha nulla di meno che deferente verso la Commissione enologica istituita presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, ma è diretta ad ottenere provvedimenti solleciti e necessari.

L'onorevole sottosegretario di Stato non è del tutto esatto quanto afferma che nelle contestazioni delle contravvenzioni, secondo l'attuale regolamento, non si sono finora verificati gravi inconvenienti. Mi permetto anzi di richiamare la sua attenzione sullo stato anormale di fatto che è reso possibile da questo regolamento.

In fatti il regolamento del 5 agosto 1905 prescrive che l'agente, per contestare la contravvenzione, deve essere munito di documenti dai quali risulti l'ordine e la delegazione ricevuta; e che quando, per avventura, si abbiano sospetti che un vino sia adulterato, si debba fare istanza all'autorità, la quale provvede entro tre giorni per

rilascio dei documenti, e, in caso di urgenza, anche immediatamente.

Ora, con l'applicazione del regolamento attuale, succede questo, che quando vi è sospetto di sofisticazione d'un vino, le disposizioni che emette l'autorità diventano umoristiche, perchè occorre ricorrere all'agente, che a sua volta ricorre all'autorità, la quale ha tre giorni di tempo per rilasciare il permesso a prelevare i campioni.

Veda l'onorevole sottosegretario di Stato se con questa procedura, nei tre giorni di tempo, il materiale di contravvenzione non possa essere cambiato, sottratto, disperso, con quanto giovamento per la genuinità del commercio dei vini, per la produzione vinicola e per lo stesso prestigio dell'autorità, è inutile il dirlo.

Fu esteso l'incarico del prelievo dei campioni ai reali carabinieri e alla reale guardia di finanza, ma sino a che saranno in vigore le attuali disposizioni il più delle volte quei benemeriti agenti faranno opera tardiva ed inutile.

Io ho voluto, onorevole sottosegretario di Stato, presentare questa interrogazione, per quanto si tratti di materia già disciplinata da regolamento, perchè ella non può ignorare che precisamente in questo momento, mentre io parlo, in molte regioni d'Italia, come in quella che io rappresento e in quella di cui ha testè parlato l'onorevole Malcangi, c'è una pleora di vini, che rende aspra e grave le condizioni dei produttori, i quali si agitano chiedendo tutela e provvedimenti al Governo.

E pur troppo diventerà più grave il disagio loro e più alte le doglianze nella prossima campagna vinicola; è quella che appropriatamente fu detta la *crisi della abbondanza*. Io penso che il Governo debba preoccuparsene per studiare maggiori rimedi; ma intanto non mi pare indiscreta la domanda dei produttori perchè siano inasprite le disposizioni per reprimere l'adulterazione dei vini in modo da assicurare la lealtà e correttezza del commercio e contrastare il passo alla audace e frodolenta concorrenza.

Il desiderio è così giusto e modesto e tanto rappresenta una legittima difesa, che credo mio dovere di raccomandarlo all'attenzione del Governo chiedendo sollecito provvedimento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Staglianò al ministro dell'interno « sulle ragioni dell'ammutinamento

della popolazione di Staletti contro quell'amministrazione comunale ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*: Nel comune di Staletti l'amministrazione è fierissimamente combattuta da una opposizione molto tenace e violenta, la quale pare sia diretta specialmente contro il sindaco o almeno contro il facente funzione di sindaco ed il segretario comunale, più che per ragioni amministrative per ragioni personali, perchè si fanno spesso manifestazioni contro il prosindaco, l'assessore anziano e il segretario comunale che pare siano di modi un po' aspri, da inasprire la popolazione.

Naturalmente questo fermento contro l'amministrazione comunale, in un piccolo paese, ebbe la sua esplosione e bastò una piccola causa per determinarlo.

Il giorno in cui si fece la pubblicazione dei ruoli della tassa fuocatico, per alcune piccole divergenze, esplose questo sentimento di indignazione contro il sindaco ed il segretario comunale; e poi improvvisamente, senza che nessuno lo potesse supporre, la manifestazione si fece viva tanto che 500 persone si recarono alla sala comunale, vi penetrarono e fecero man bassa sui mobili.

Poche ore dopo la dimostrazione medesima, accresciuta di molte persone, percorse le vie del paese al grido di « Abbasso il sindaco! abbasso il segretario comunale! viva il Re! »

I pochi carabinieri, che erano colà, tentarono di frenare la dimostrazione, ma l'onorevole Staglianò comprende che, essendo il loro numero esiguo, pur avendo fatto del loro meglio, non poterono impedire che la dimostrazione percorresse le vie del paese.

Ad ogni modo si provvide immediatamente a restituire la calma al paese di Staletti perchè l'autorità politica vi inviò un buon numero di carabinieri e di trappa per impedire che altri disordini avvenissero.

Però siccome evidentemente lo stato amministrativo del comune di Staletti è tale che l'autorità superiore deve ricercare se esistano elementi per prendere dei provvedimenti, il prefetto vi ha mandato un commissario con l'incarico di esaminare attentamente gli atti del comune e stabilire se si tratti veramente solo di una lotta personale contro il sindaco ed il segretario comu-

nale, oppure di una dimostrazione che abbia fondamento legittimo contro gli atti della amministrazione.

Il funzionario nominato è già a Staletti nell'esercizio delle sue funzioni ed io non ho bisogno di ricordare all'onorevole Staglianò che, non appena i risultati delle indagini saranno compiuti, il Governo prenderà i provvedimenti necessari.

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

STAGLIANÒ. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato e mi dichiaro completamente soddisfatto.

Le popolazioni calabresi sono di indole ben mite, sinceramente affezionate alle istituzioni, ed è forse per questo che il più delle volte sono trascurate nei loro bisogni e nelle loro legittime aspirazioni.

Ma però non bisogna ridurre la pazienza del calabrese sino alla disperazione, perchè, arrivato a questo punto, egli, nell'indole sua impulsiva, non ha altra guida che quella del sentimento che, il più delle volte, è santo, è giustificato e legittimo.

Questo è avvenuto per Staletti ove, da molti anni, si è infeudata una amministrazione comunale prepotente, dissipatrice e assolutamente camorristica, ripeto la parola, camorristica; ne assumo la responsabilità, tanto che i buoni cittadini di quel comune se ne erano assolutamente allontanati, per modo che il sindaco, a furia di intimidazioni e prepotenze, aveva creduto ciò che era libito lecito in sua legge.

A cooperatore dello sfacelo materiale e morale di quel comune aveva preso un segretario comunale che, per fortuna, non è di Staletti.

Costui, andato là senza scarpe, succhiando il sangue di quella povera gente, si è fatto un'invidiabile posizione economica.

Nè vi era mezzo legale di venire alla rendizione morale e materiale di quel comune, dappoichè vi è una lista elettorale contro cui era impossibile qualsiasi ricorso, dato che veniva reso vano dal segretario comunale e dal sindaco.

Si era pensato di portare reclamo alla Commissione elettorale di appello; ebbene, il sindaco e il segretario negarono i certificati, di nascita, di notorietà, ecc., tanto che vi fu bisogno di ricorrere al prefetto, perchè mandasse un commissario prefettizio, e di dar querela per denegata giustizia.

Ma intanto decorse il termine per l'accoglimento di quei reclami. Si era pensato

a ricorrere alla Corte d'appello, come si è ricorso, ma, siccome i documenti si erano mandati al comune, il segretario prima disse di non volere essere infastidito e seccato, dopo, con olimpica serenità, disse voglio venti giorni di tempo per darvi questi documenti; mentre è noto che per legge il termine del deposito dei documenti è di soli cinque giorni.

Nè questo è tutto, poichè, colà, non funziona più la Congregazione di carità, i cui fondi sono assorbiti: e intanto questo segretario comunale, che è arrivato ad avere il massimo dello stipendio, ha anche gratuitamente la casa: non si fanno più appalti che per interposta persona, i favoriti sono il sindaco o il segretario o i loro beniamini: non si può sperare più giustizia nella conciliazione, dove il segretario dispone a modo suo.

Ma, senza continuare in questo insieme di guai che risulterà dall'inchiesta, ciò che ha fatto traboccare la misura, ha detto benissimo il sottosegretario di Stato, è stato il ruolo dalla tassa fuocatico e sul bestiame, della quale, senza nessun criterio di obiettività, di giustizia, si sono esclusi gli amministratori, gravando la mano sopra persone che effettivamente non debbono pagare o su gente che dovrebbe contribuire meno di quanto le è stato imposto.

Ora, dacchè si è disposta una inchiesta, io chiedo che essa sia sinceramente condotta e che, dopo le risultanze di essa, si prendano quei provvedimenti che sono voluti dalle leggi, perchè i cittadini di Stalletti, tutti, nessuno escluso, nè le donne nè i ragazzi, sono arrivati a quel partito, suggerito dalla disperazione, unicamente per richiamare l'attenzione illuminata e sapiente del Governo, unicamente per persuadere il Governo che non è possibile tener più oltre quel segretario e quel sindaco a dispetto di una intera cittadinanza finora manomessa, vilipesa ed oltraggiata. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TORRIGIANI.

Approvazione del disegno di legge relativo alla erogazione della giornata di stipendio dei maestri elementari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Erogazione della giornata di stipendio annualmente versata dai maestri elementari alla

Cassa depositi e prestiti secondo l'articolo 29 della legge 8 luglio 1904, n. 407.

Onorevole ministro dell'istruzione pubblica, consente che la discussione si faccia sul progetto della Commissione?

PAVA, ministro dell'istruzione pubblica. Consento.

PRESIDENTE. Si dia lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (*Vedi Stampato n. 848-A*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

In applicazione dell'articolo 29 della legge 8 luglio 1904, n. 407, è costituito in Roma, ed eretto in ente morale autonomo, l'istituto nazionale per l'educazione degli orfani dei maestri elementari.

L'istituto è amministrato da un Consiglio direttivo composto:

- di un presidente;
- di due rappresentanti il Ministero della pubblica istruzione;
- di un rappresentante la Cassa depositi e prestiti;
- di un rappresentante il Ministero d'agricoltura, industria e commercio;
- di tre rappresentanti la classe magistrale, designati dalla classe medesima.

Fanno parte del Consiglio, con voto consultivo, il sindaco di Assisi e il rettore del Convitto Nazionale Principe di Napoli, il sindaco di Anagni e la direttrice del Convitto Regina Margherita, ove si tratti di discutere materie inerenti alla gestione interna dei rispettivi istituti.

Il presidente è nominato con decreto reale promosso dal ministro della pubblica istruzione; gli altri membri sono nominati con decreto del ministro della pubblica istruzione.

Il Consiglio direttivo dura in ufficio tre anni. I membri che scadono sono rieleggibili.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il Consiglio direttivo amministra il patrimonio dell'istituto, costituito dai proventi della giornata di stipendio e dagli

altri contributi dei maestri elementari; dalle attività dei convitti di Assisi e di Anagni, dalle somme stanziare nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione ai fini dell'articolo 1; dai lasciti, dalle donazioni e da ogni altro provento con destinazione a favore degli orfani dei maestri elementari.

Tali somme sono versate alla Cassa depositi e prestiti e formano il fondo unico per l'educazione e l'istruzione degli orfani degli insegnanti. Le eventuali eccedenze di bilancio dell'Istituto nazionale costituiscono il fondo di riserva.

La Cassa dei depositi e prestiti, la quale assume gratuitamente la gestione dei fondi dell'Istituto nazionale, provvederà al migliore impiego dei fondi stessi.

Il Consiglio direttivo dell'Istituto potrà disporre del fondo di riserva per le eccezionali necessità riconosciute dal Consiglio direttivo con due terzi dei voti.

(È approvato).

Art. 3.

Il Consiglio direttivo comunicherà al Ministero della pubblica istruzione le sue deliberazioni nei modi e nei termini che saranno stabiliti dal regolamento.

Lo stesso regolamento determinerà quali deliberazioni debbano riportare l'approvazione del Ministero e stabilirà i termini entro i quali possano essere annullate le deliberazioni non conformi alle leggi ed ai regolamenti.

(È approvato).

Art. 4.

L'Istituto adempie ai suoi fini:

a) con l'aumentare il numero dei posti nei collegi di Assisi e di Anagni al quale scopo verrà edificato in Assisi apposito locale per una nuova sezione del convitto Principe di Napoli, e in Anagni sarà convenientemente ampliato il collegio Regina Margherita, nei limiti delle somme accumulate, nei primi due anni, con la giornata di stipendio;

b) col conferire borse di studio ad orfani che non possano essere accolti ad Assisi o ad Anagni e vengano collocati presso altri collegi autorizzati dal Consiglio dell'Istituto, o presso famiglie che ne garantiscano l'educazione; scelte e vigilate dai Patronati locali;

c) con l'esercitare l'assistenza scolastica, in favore degli orfani che per ragioni

speciali non possono essere ammessi nei due convitti o non fruiscono di borse e dei figli di maestri viventi, ma in condizione di comprovata, eccezionale necessità;

d) col preparare i fondi da devolvere all'eventuale istituzione di nuovi convitti, preferibilmente nelle regioni più lontane dal centro, cominciando dalla Sicilia e dall'Italia settentrionale.

La ripartizione dell'ammontare delle giornate di stipendio e dei proventi del bollo supplementare del 1908 sarà la seguente:

$\frac{9}{20}$ per l'istituzione di nuovi posti in Assisi e in Anagni;

$\frac{9}{20}$ per borse di studio;

$\frac{2}{20}$ per l'assistenza scolastica.

Negli anni successivi, fino a concorrenza di una somma pari a quella del 1908, si farà la stessa ripartizione e il di più si ripartirà per:

$\frac{9}{20}$ per nuove borse di studio;

$\frac{9}{20}$ per la fondazione di nuovi Istituti a tenore del comma d);

$\frac{2}{20}$ per l'assistenza scolastica.

(È approvato).

Art. 5.

Nei convitti di Assisi e di Anagni saranno ammessi gli orfani di uno o di entrambi i genitori aventi una età non inferiore ai sei anni, nè superiore ai tredici, da compiersi entro il 31 dicembre dell'anno in corso, e vi resteranno fino al diciannovesimo anno. Se raggiunto questo limite di età i giovani, per ragioni riconosciute giuste dal Consiglio direttivo dell'Istituto, non avranno compiuto il loro corso di studi, avranno diritto per un altro anno a una borsa per completarlo. Tali borse saranno di regola godute nella città, sede del Convitto.

Nel caso di vacanza di posti e finchè tale vacanza duri, possono i posti di risulta essere annualmente occupati da figli di maestri viventi mercè il pagamento della retta annua stabilita dal Consiglio direttivo dell'Istituto.

(È approvato).

Art. 6.

Ogni anno, entro il mese di giugno, il Consiglio direttivo bandirà il concorso per i posti vacanti nei convitti di Assisi e di Anagni. Il concorso comprenderà anche i posti istruiti con l'articolo 3 del regio decreto 20 dicembre 1874, i quali continueranno ad essere ripartiti fra le provincie

continentali del cessato Regno di Napoli; ma saranno conferiti, come tutti gli altri, con deliberazione del Consiglio direttivo dell'Istituto. Il bando di concorso e l'assegnazione dei posti dovranno essere approvati dal Ministero dell'istruzione pubblica.

(È approvato).

Art. 7.

Presso ognuno dei due convitti di Assisi e di Anagni è costituito un Consiglio di amministrazione per la parte economica, finanziaria e igienica, per la diretta sorveglianza del personale interno e per l'andamento disciplinare.

Il Consiglio di amministrazione del Convitto di Assisi sarà composto:

- dal rettore, presidente;
- dai Capi degli Istituti scolastici secondari governativi;
- da un rappresentante il Comune;
- da un rappresentante la classe magistrale;
- dal medico del Convitto;
- e da un rappresentante il personale interno del Convitto; nel solo caso di giudizi disciplinari.

Il Consiglio d'amministrazione del Convitto di Anagni sarà composto:

- dalla direttrice, presidente;
- da due insegnanti della scuola normale;
- da un rappresentante il Comune;
- da un rappresentante la classe magistrale;
- dal medico del Convitto;
- e da una rappresentante il personale interno del Convitto; nel solo caso di giudizi disciplinari.

Tutti gli atti dei Consigli di amministrazione sono sottoposti all'approvazione del Consiglio direttivo dell'Istituto.

I membri elettivi dei Consigli di amministrazione durano in carica tre anni e sono rieleggibili.

(È approvato).

Art. 8.

I Consigli di amministrazione dei due Convitti sono tenuti, ogni volta se ne presenti l'occasione, a suggerire al Consiglio direttivo dell'Istituto nazionale i provvedimenti di ordine generale e quelli ritenuti necessari, caso per caso, nell'interesse dei giovani che, su parere del Consiglio degli

insegnanti, dovessero cambiare l'indirizzo dei loro studi.

Alla fine di ogni anno scolastico dovranno presentare all'Istituto medesimo una relazione particolareggiata sull'andamento disciplinare, didattico e amministrativo dei due Collegi.

Alle stesse informazioni e alle stesse proposte sono tenuti i patronati provinciali, di cui all'articolo 9, nell'interesse dei giovani affidati alla loro vigilanza.

(È approvato).

Art. 9.

«Nelle città capoluogo di provincia sono istituiti patronati di vigilanza per gli orfani di maestri elementari.

I patronati, dei quali faranno parte il regio provveditore agli studi, ispettori scolastici, direttori didattici, maestri elementari e cittadini benefici, saranno diretti da un Consiglio, composto dal regio provveditore, presidente, dall'ispettore anziano, da un rappresentante del Consiglio scolastico, da un rappresentante l'Associazione del patronato, da un rappresentante la classe.

I patronati saranno informati, dal Consiglio direttivo dell'Istituto nazionale, delle domande avanzate per ottenere posti, borse, sussidi e avranno l'incarico di:

- a) dare informazioni e notizie relative alle domande stesse;
- b) vigilare e proteggere gli orfani residenti nella provincia;
- c) farsi intermediari nelle relazioni tra le famiglie degli orfani e gli Istituti presso i quali gli orfani stessi compiono la loro istruzione;
- d) curare il collocamento degli orfani che hanno compiuto il loro corso di studi.

I patronati risiedono presso l'ufficio del provveditore agli studi.

Le cariche sono gratuite, salvo il diritto alle indennità di trasferta e di soggiorno per soli membri del Consiglio, dimoranti fuori del capoluogo.

(È approvato).

Art. 10.

All'atto dell'approvazione della presente legge, e con le norme vigenti, ai corsi di studio ora esistenti sono aggiunti:

- a) in Assisi, la sezione di agrimensura nel regio Istituto tecnico;
- b) in Anagni, il corso di complemento per le allieve istitutrici, e il corso per maestre giardiniere.

Saranno materie obbligatorie di studio, pel corso di complemento per le allieve istitutrici, l'italiano, la pedagogia teorico-pratica, il francese, l'inglese, l'igiene, l'economia domestica, la musica, il disegno, i lavori donneschi.

Alle licenziate dal corso sarà rilasciato un legale diploma di abilitazione all'ufficio di istituttrice.

Per il funzionamento dei corsi istituiti col presente articolo è inscritta nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione la maggiore assegnazione di lire quindicimila, da ripartirsi fra i capitoli del bilancio stesso, riguardanti il personale degli Istituti tecnici e del Collegio convitto femminile *Regina Margherita* di Anagni ».

ODORICO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ODORICO, *relatore*. Onorevole Presidente, propongo una modificazione: dove è detto al secondo capoverso « saranno materie obbligatorie di studio l'italiano, la pedagogia teorico-pratica, il francese, l'inglese, ecc. », propongo che si aggiunga « o il tedesco, ecc. ».

PRESIDENTE. Onorevole ministro della pubblica istruzione, accetta questa modificazione?

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. L'accetto.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 10 con la modificazione proposta dall'onorevole relatore ed accettata dall'onorevole ministro della pubblica istruzione.

(È approvato).

Art. 11.

Al corso professionale nel Collegio *Regina Margherita* in Anagni sono annessi i laboratori di sartoria, cucito in bianco, ricamo e merletti, fiori e rimendo. All'insegnamento del lavoro manuale educativo, della musica, delle lingue moderne, della stenografia, della telegrafia e dell'arte tipografica in Assisi, e all'insegnamento dell'economia e contabilità domestica, del lavoro manuale educativo, della dattilografia e della telegrafia in Anagni, si provvede con la disponibilità del bilancio dei convitti.

(È approvato).

Art. 12.

La scuola per le allieve istitutrici e quella per maestre giardiniere in Anagni potranno essere frequentate dalle giovani che abbiano

ottenuta la licenza normale. Però, a carico dell'Istituto per l'educazione degli orfani dei maestri elementari, vi saranno ammesse le sole orfane che, ottenuta la licenza normale, non abbiano oltrepassato il diciannovesimo anno di età.

(È approvato).

Art. 13.

Nei casi di donazione all'Istituto di un capitale, il cui interesse rappresenti una somma stabilita dal Consiglio direttivo dell'Istituto medesimo, si potrà istituire in uno dei convitti un posto di fondazione privata. Il fondatore, o chi per esso, avrà diritto di designare gli orfani dei maestri che potranno successivamente godere di tal posto non oltre il diciannovesimo anno di età.

I corpi morali che vogliono fondare posti gratuiti a favore degli orfani dei maestri elementari, sono tenuti a pagare la retta annua deliberata dal Consiglio direttivo dell'Istituto.

(È approvato).

Art. 14.

Le quietanze o ricevute per stipendi rilasciate da ciascun insegnante o direttore didattico definito dall'articolo 19 della legge 19 febbraio 1903 n. 45, dovranno essere munite oltrechè del bollo ordinario, di un bollo supplementare di centesimi cinque rappresentato da una marca speciale.

L'aumento di centesimi cinque andrà a beneficio dell'Istituto nazionale per l'educazione degli orfani dei maestri elementari.

Col regolamento di cui all'articolo 3° saranno date le norme per la riscossione di tali entrate.

ODORICO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ODORICO, *relatore*. La Commissione propone al secondo capoverso di questo articolo 14 la seguente modificazione: dove è detto « l'aumento di centesimi cinque andrà a beneficio dell'Istituto » si dica invece: « i proventi della marca speciale andranno a beneficio dell'Istituto, ecc. ».

PRESIDENTE. Onorevole ministro dell'istruzione, accetta questa modificazione all'articolo 14?

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. L'accetto.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 14 con la modificazione proposta

dell'onorevole relatore della Commissione ed accettata dall'onorevole ministro.

(È approvato).

Art. 15.

La riscossione dell'ammontare delle giornate di stipendio è fatta con le norme e le condizioni di cui ai capoversi 5° e 6° dell'articolo 1° del testo unico delle leggi sul Monte pensioni, approvato con regio decreto 2 luglio 1903, n. 430, estensibili per questa parte anche ai comuni aventi regolamento speciale per le pensioni. Però le relative multe e gli interessi di mora vanno a beneficio dell'ammontare della giornata di stipendio.

(È approvato).

Art. 16.

Per gli ampliamenti del collegio *egina Margherita* in Anagni e per la costruzione del nuovo locale in Assisi saranno applicate le disposizioni della legge 15 luglio 1901, n. 383.

(È approvato).

Si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per proroga del termine fissato alla Commissione d'inchiesta per l'esercito per il compimento dei suoi lavori e nuove assegnazioni di fondi.

Prego la Camera di voler inviare il disegno di legge alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge, il quale, se non sorgono opposizioni, sarà deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Il disegno di legge che siamo invitati a discutere è complesso anche più che multiplo; ha diversi aspetti e diverse tendenze.

Anzitutto, mira a provvedere alla liquidazione od almeno all'esecuzione di impegni precedenti, come quelli per le ferrovie della Sicilia e della Basilicata e per la direttissima di Napoli; mira a prevedere e fissare il fabbisogno di lavori ferroviari in un termine prossimo, ma abbastanza lungo, e, nello stesso tempo, a comprendere tra questi lavori quelle linee principali che si sono dimostrate necessarie od opportune, specialmente attraverso all'Appennino, come la Genova-Tortona e la Firenze-Bologna, per liberare da certi angiporti il movimento ferroviario delle nostre linee e accelerarlo; mira, infine, a stabilire, in certo qual modo, le regole, od almeno ad abbozzarle, per la formazione quasi del demanio o del patrimonio ferroviario e tramviario del nostro paese, sia statale, sia privato.

Tendenze e raggruppamenti diversi, che meriterebbero tutti uno speciale esame. E, se la stagione ormai non dolce non me lo impedisse, e se non me lo vietasse anche più lo stuolo numerosissimo di colleghi che intendono e debbono, per dovere verso le loro regioni, svolgere qui, anche nella discussione generale, speciali aspetti, speciali argomenti relativi a questioni particolari attinenti al disegno di legge, sarei tentato di fare un po' di scorribanda su tutti i diversi punti e scopi generali del disegno di legge.

Ma, se mai, riserverò di mettere in atto questa mia intenzione, se la impazienza della Camera non ci spingerà troppo al galoppo, nella discussione degli articoli; per ora, seguendo l'andazzo e forse snaturando un poco anch'io ciò che dovrebbe essere la discussione generale di un simile disegno, mi limiterò a trattare particolarmente d'un aspetto speciale di talune delle proposte che si comprendono nel disegno di legge, e anche più di una omissione che si deplora. Cioè, in nome anche dei colleghi di Torino, anzi in nome di parecchi colleghi della regione ligure-piemontese, tratterò particolarmente un problema di comunicazioni dell'alto Piemonte col mare e, specialmente, di Torino con Savona, che a noi pare, non dirò dimenticato, ma insufficientemente risolto dal disegno di legge che ci è stato messo davanti.

Non ho bisogno di dire che nessuno spi-

rito d'opposizione anima le nostre osservazioni. Nè ho bisogno di protestare che noi non siamo mossi da alcun desiderio di volgare popolarità. Checchè dobbiamo fare e dire, qui oggi, noi saremo ritenuti, domani, pur troppo, tiepidi espositori delle domande, dei desideri, delle proteste legittime delle nostre città e della nostra regione.

Limitandoci oggi a quello che ci pare il minimo delle richieste, nella speranza possibile e legittima dell'ora, saremo necessariamente reputati, lo ripeto, quasi quasi abbandonatori di quello che fu da lungo tempo, ed è anche oggi, il programma del fabbisogno prossimo della regione nostra. Ma non ci curiamo di questo.

In questa circostanza io cercherò di mettere avanti, non dirò le nostre lagnanze, nè le nostre recriminazioni e nemmeno le nostre proposte, ma le osservazioni nostre, con la speranza viva, con la fiducia che non vadano completamente deserte.

Poichè noi abbiamo fede, o abbiamo almeno la speranza, che, qualunque siano le dichiarazioni finora fatte o peggio, non fatte, otterremo ora da quel banco (*Accenna ai ministri*), di fronte alla Camera una dichiarazione aperta, che apra almeno l'adito alle speranze di un prossimo avvenire. E ciò dobbiamo credere e sperare, tanto più perchè non prestiamo fede al dubbio che altri può aver messo avanti, che sul banco dei ministri e su quello della Commissione possa in qualche modo aver preso posto un sentimento di prevenzione o di ostilità per le domande nostre e della nostra regione.

Sarebbe assurdo solamente il pensarlo, e chi conosce quanto noi l'onorevole presidente del Consiglio, comprende che sarebbe un vero sacrificio di Abramo a rovescio quello che egli dovrebbe compiere dimenticandole. Ed anche il ministro dei lavori pubblici, se ha talora degli aspetti di burbero nelle sue risposte, ha certo, almeno nella chiarezza della sua intelligenza, qualche cosa che ci deve affidare di un esame imparziale; e siccome le risposte che poterono parer burbere non possono riguardare che noi, e non certo i desideri della nostra regione, e in ogni caso non possono essere state che delle apparenze, così io confido anche in lui per una risposta ragionevole e buona, in quello che ci sarà, secondo noi, di ragionevole e buono nei nostri argomenti.

Non possiamo certamente poi disperare della Commissione, quando vediamo relatore del presente disegno di legge chi anche ieri

era qui con noi a chiedere quelle che credeva e certo crede ancora provvidenze necessarie per la regione sua e nostra, colui che sarà certo con noi domani ad esporre nuovamente questi bisogni e non difetterà della energia necessaria per metterli avanti. Oggi intanto noi speriamo, anzi siamo ancora di ciò sicuri e certi; voi, onorevole relatore, ci date questa speranza; che ciò che potete avere adombrato tra le righe della relazione, per quanto adombrato con amore, venga colorito ancora dalla vostra parola di maggiore effetto e maggiore efficacia.

È mio compito oggi di rammentare al Governo e alla Camera la gravità e l'urgenza del problema delle comunicazioni specialmente di Torino con Savona, problema che ha affaticato lungamente Governi e rappresentanti e Corpi locali. Ed io sono lieto che vicino a voi sia l'attuale ministro della guerra, che, fra quanti si sono, specialmente a Torino, affaticati intorno a questo problema, ha diritto di domandare un posto distinto.

Anche per questo problema io amo riconoscere che le intenzioni vostre, onorevole ministro, certamente sono buone. I concetti direttivi ai quali avete obbedito possono anche, fino ad un certo punto, essere compresi anche da noi. È naturale che voi siate partito dal concetto che là dove potesse bastare di provvedere a riattare il vecchio, fosse il caso di dire: io non prometto il nuovo; ma se noi potremo provare che era chiara e urgente la necessità di pensare al nuovo, noi crediamo che voi vorrete pur riconoscere di esservi sbagliato, e che daretè soddisfazione, almeno di promesse e di propositi, alle nostre domande.

Cinquant'anni fa (sarò breve nell'esposizione se anche risalgo nel tempo) si è tentato di risolvere con criteri molto incerti e vecchi, il problema delle comunicazioni di Torino, con quello che era il porto più vicino e naturale suo, con Savona.

Dico Savona, e lo dirò ancora, perchè si è detto sempre Savona; ma quando dico Savona, potrei forse dire anche Vado; il porto vagheggiato già dal genio di Napoleone, seno creato dalla natura per essere il gran porto dell'avvenire della nostra regione, anche meglio di quello di Savona, che del resto gli è vicinissimo. Ma, per ora, diciamo Savona. Quel problema si tentò di risolverlo con l'attuale ferrovia di Torino-Savona, ma disgraziatamente si risolse male sotto tutti gli aspetti: lo si risolse male

sotto l'aspetto della lunghezza della linea, 149 chilometri, laddove le direttissime vagherggiate fin d'allora andavano a 115 o 120 chilometri, secondo i casi. Lo si risolvesse male per il tracciato tecnico, perchè si andarono a cercare i luoghi più difficili, più minacciati dai torrenti e dai fiumi, tali che l'unico binario costruito e le gallerie sono in molti casi minacciati di erosione e di distruzione; tali che le opere d'arte e di sostegno non saranno mai finite; tali che le curve e le controcurve si seguono in tal modo da essere assolutamente impossibile un sicuro, rapido, buon esercizio di quella linea.

Io parlo col linguaggio di uno che non è tecnico. Ma il Lanino, uno dei migliori tecnici che siano passati nelle nostre ferrovie, scriveva di questa ferrovia:

« I tronchi assai difficili della linea Torino-Bra Savona, sono quelli da Savona a San Giuseppe e da San Giuseppe a Ceva. Il primo sale nella valle per sedici chilometri continui e termina colla galleria del valico dell'Appennino lunga 2300 metri scendendo poi bruscamente a San Giuseppe. Il piano inclinato è intramezzato da due stazioni: il suo tracciato è un serpeggiare continuo con curve di 400 metri di raggio e in qualche punto le curvature non hanno piano interposto ».

E un altro tecnico, ancora attualmente al servizio delle ferrovie di Stato, il Martini, scrive:

« Costruita in base a previsioni errate, con criteri ristretti dei tempi, a forti pendenze del 25 per mille, a semplice binario, la linea Torino-Savona non tardò a mostrarsi inadeguata al movimento commerciale, cui avrebbe dovuto soddisfare ».

E qui parla degli sforzi che si sono fatti e delle adottate doppia e tripla trazione, e conclude:

« Insomma oggigiorno la utilizzazione della linea viene sospinta al medesimo grado » e insomma dichiara che di fronte al movimento che è quadruplicato dal 1875 ad oggi non si può fare a meno di costruire altra linea.

Queste sono le condizioni della linea, come tracciato, riconosciute dai tecnici.

Vediamo ora le condizioni del movimento.

Queste sono anche più minacciose.

Il porto di Savona vedremo che razza di esplicazione abbia avuto da venticinque anni a questa parte, e come ogni dieci e ogni cinque anni abbia duplicato, quadru-

plicato nel venticinquennio il suo movimento, e come, colle opere che presto si faranno, debba moltiplicarlo ancora.

Ma, quanto al movimento ferroviario ora la linea è sottoposta ad un movimento che può giungere anche a 280 vagoni al giorno, ma che non può se non malamente sopportare, anche colla doppia trazione, anche coll'idea dell'utilizzazione della forza elettrica.

Ogni mezzo sussidiario potrà accrescere la capacità del movimento, sì e no, di 70 o 80 vagoni al giorno, perchè le condizioni della galleria e tratta Savona-San Giuseppe e anche della Ceva-San Giuseppe non possono notevolmente cambiarsi, nè quelle della linea tutta fino a Ceva almeno.

Pensiamo che per la vecchia linea dei Giovi che è pure in condizioni ben migliori, per pendenze e gallerie di quello che sia la Savona-San Giuseppe, la stessa Commissione Adamoli pensò alla possibilità di farvi passare tutto al più 380 o 400 vagoni al giorno.

Vediamo quale sia il movimento che il porto di Savona è andato esplicando. Vorrei domandare al Presidente di trasmettere il quadro anche agli stenografi, ma preferisco di riassumerlo per essere breve, anche in queste semplicissime cifre: abbiamo 400 mila tonnellate circa come movimento di 25 anni sono, nel 1881, ed abbiamo un milione e 500 mila tonnellate di movimento attualmente, nel 1907.

Non basta: osserviamo che negli ultimi dieci anni il movimento si è con regolare ascensione duplicato, e negli ultimi cinque anni il movimento ha avuto quasi esattamente, un accrescimento del dieci per cento circa all'anno. A questa stregua, tra dieci anni il movimento sarà portato almeno a due milioni e 500 mila e forse a tre milioni di tonnellate circa. Calcolando i treni merci di 17 vagoni, che è quasi massimo, credo, su quelle pendenze, si dovrebbe poter arrivare ad una quota di almeno 700 vagoni per giorno fra un dieci anni. E questo sarà impossibile, nonostante ogni sussidio di trazione elettrica e di filovie, e di doppi binari Ceva-Torino e anche di nuove linee sussidiarie come la Fossano o Mondovì e il raccordo Santo Stefano. Si potrà sì e no giungere a 500 vagoni, ma temo di dire già troppo.

L'altimetria e la tortuosità della linea non potranno in gran parte mutare.

Fate tutto quello che volete, create degli scaricatori, è impossibile, non potrete parlare (specialmente nel tratto da Ceva a S. Giuseppe che se non impossibile, sarà difficilissimo duplicare, e in ogni caso sarà solo possibile duplicare in condizioni difficili e gravissime) di trazione e di pendenza.

Dunque, fra 9 o 10 anni vi potrete trovare di fronte alla necessità di trasportare 700 vagoni.

E se non avrete pensato per tempo non solo a ridurre la linea con la prima vostra proposta o colla seconda, di cui discorreremo, non solo a poter portare i 400 o 500 al giorno che potremo avere fra 6 o 7 anni e che sono nelle vostre previsioni e nelle vostre intenzioni, ma a poter portarne almeno 700, e a far fronte anche ai 1000 che occorrono, allora saremo di nuovo nella impossibilità di servire l'industria del nostro Piemonte.

E sarà un vero disastro, perchè ogni altra via sarà chiusa. Pensatevi. È carattere peculiare di quella linea di doversi creare per lei una direttissima *sui generis*.

Nella direttissima che ci ponete innanzi, voi specialmente avete avuto riguardo al movimento dei viaggiatori. Ed è vero che per la Genova-Milano, la Bologna-Firenze, se voi guardate al movimento dei viaggiatori troverete che il movimento dei viaggiatori è tale che fra qualche anno non potranno più i treni viaggiatori essere numerosi, e circolare rapidi e frequenti, ed a un tempo lasciar svolgere in quelle gallerie il movimento delle merci, e che ai Giovi non lo potrete più fare anche dividendole e consacrando l'una galleria alle merci e l'altra ai viaggiatori. E voi prevedete e provvedete. Per la Torino-Savona, no. Eppure considerando, per esempio, la Bologna-Firenze, noi possiamo fare un utile confronto. Ed io, non per parlare di me che sarebbe inopportuno, ma per dire o giustificare soltanto che non oggi metto avanti questa idea, e non solo da vent'anni nei Consigli del mio comune e della mia provincia chiedo una linea nuova, ma che qui ho già potuto riconoscerlo e proclamarlo in qualità ufficiale, vi rammenterò questo, che quando ebbi l'onore di essere relatore in luogo e vece dell'onorevole Carmine fatto ministro dei lavori pubblici, della prima legge di fornitura dei fondi all'ente autonomo delle ferrovie, quella dei così detti 250 milioni, già allora io cercai di tradurre in una frase che poteva esser nuova nell'espressione, ma cer-

to non era nuova nel concetto, perchè altri, come il Ferraris, andavano proclamando da tempo, questo accrescimento inevitabile del movimento delle nostre ferrovie, avevo già detto allora quali erano i nodi di strozzamento del nostro movimento ferroviario che occorreva sciogliere presto, e per il primo annoveravo (partendo dall'occidente e venendo in giù) appunto il nodo dell'Appennino di Savona.

Qui si affaticava già allora tal possa di movimento da render prevedibile agevolmente come assolutamente impossibile per qualche anno il servirla e che necessariamente si dovesse, se è da uomini di Stato lo spingere qualche poco di più al di là dell'anno prossimo, le previsioni dell'avvenire, provvedervi dal Governo. E il ministro Carmine dava allora affidamento di studi, e, quando ne fosse il caso, di proposte opportune.

Dopo Savona e insieme, io segnalavo la linea dei Giovi da Genova, che esigeva già prossimi nuovi provvedimenti, cioè di tendere a Milano con linee direttissime, che sfollassero il movimento dei viaggiatori; toccavo poi della linea Genova-Spezia, parlavo della Bologna-Firenze, e accennavo anche alla Ancona-Foggia, che anche essa merita, specialmente per il movimento di certe stazioni, speciali provvedimenti di acceleramento e liberazione.

Tornando al paragone della linea Bologna-Firenze con la linea di Savona, non ho che da citarvi le cifre, che però sono arretrate, perchè non ne ho delle più recenti, erano già eloquenti, in quell'epoca. Vediamo, infatti, le cifre del movimento del 1903. Sapete che cosa dicono? Che la Bologna-Firenze, che ha pure quasi prevalenza di movimento di viaggiatori, ha dato un prodotto di lire 3,400,000 per viaggiatori e 3,800,000 per merci. Sapete a quanto è giunta la povera e grama Savona-Torino nella stessa epoca? A sole lire 1,300,000 per viaggiatori ed è naturale, tra altro perchè i viaggiatori oramai l'hanno abbandonata; se non guardano alla lira di vantaggio, conviene loro passare da Genova, ma nientemeno che a lire 3,800,000 per le merci; tale e quale, come la grande Bologna-Firenze. Cerchiamo il movimento di stazione. Della stazione di Savona non ho le cifre che del 1900 (e quanto siano cresciute d'allora per Savona ve lo può dire il movimento del porto quasi duplicato) e sono: viaggiatori prodotto lire 456,000, merci, lire 1,972,000. Stazione di

Firenze: viaggiatori 2,300,000 lire, merci 2,270,000 lire. Poco più di Savona.

Non basta. Di fronte ad un simile movimento la Commissione Colombo proclamava che, secondo questo coefficiente di movimento, con un calcolo di naturale accrescimento si doveva arrivare a prevedere per il 1913 un prodotto di 80,000 lire al chilometro per la linea Bologna-Firenze.

In questo movimento di 80,000 lire a chilometro essa vedeva, se non lo sforzo supremo, l'indice certo che per il 1913 bisognava aver già preveduto e provveduto ad una direttissima nuova, perchè oltre a questo movimento non si sarebbe che a stento e per poco potuto provvedere.

Pensate ora voi: se 80,000 lire sono date dalla Bologna-Firenze con un movimento, per la metà di viaggiatori e per l'altra metà di merci, ma di merci in media assai più fine, mentre si hanno invece per lo più cosiddette merci povere, sulla linea Torino-Savona, poichè là non si trasporta quasi che carbone e ferro e tutto il resto è secondario, pensando a questo, vi dico, vedrete che il movimento attuale di circa 42,000 lire a chilometro è tale da equivalere per il peso e il numero dei treni e dei vagoni, ad un prodotto di 60 o 70 mila lire della Bologna-Firenze, e da poter quindi prevedere per il 1913 un movimento, che, se non arriverà alle 80 mila lire, giungerà, come peso di vagoni e come traino, forse a qualche cosa di più di quello che si avrà in quell'anno sulla Bologna-Firenze.

Queste sono le condizioni della linea.

In queste condizioni è naturale che, da molti anni, prevedendole, le amministrazioni locali si fossero allarmate e avessero cercato di mettere avanti domande e progetti. Ridurre la linea attuale era fuori di discussione; fate quello che è possibile, se troppo non sia difficile sotto l'aspetto tecnico e finanziario, si diceva fino da allora, ma preparate il nuovo, perchè la vecchia rete non potrà bastare mai.

Questa era la canzone di tutti i corpi morali; comune, provincia di Torino, e di tutti i comuni interessati. Ed allora si era trovata una soluzione che apparve la più naturale; quella di una direttissima Torino-Alba-Cortemilia-Savona, ed allora le rappresentanze di Alba si univano calde di speranze e di voti come quelle di Cortemilia, di Torino e di Savona per domandare che questa linea si effettuasse.

Senonchè ad un tratto Savona, come ac-

cade talora studiando e ristudiando, mirò con un progetto diverso a procurarsi forse due obiettivi e ad ogni modo qualche cosa di più vantaggioso di quello che non offrisse la linea diretta, donde venne avanti la proposizione della Savona-Cartosio. Ed allora Torino, dando esempio di abnegazione e di rinuncia anche alle sue prime speranze, pur di avere Savona, pur di avere con sè il capolinea, di poter avere questa riunione, si unì a questa Savona-Cartosio-Torino, e venne fuori un progetto che da tecnici sapienti e da amministratori reputati venne ritenuto soddisfacente per tutte le parti.

Ed allora si ebbero anche e l'approvazione dei corpi superiori, e gli incoraggiamenti ministeriali, e lunghe furono le trattative, e larghe le speranze di prossimi sussidi e di prossime proposte. Tanto è che di queste trattative, di queste speranze e di queste proposte noi ci facevamo pochi mesi or sono, organo con la parola calda e chiara dell'amico Paniè, quando svolse le nostre due interpellanze per migliorare le comunicazioni del Piemonte col mare, accennando poi anche ad altri argomenti che lascierò oggi ancora alla parola del collega Paniè o di altri colleghi che potranno meglio illustrarli, per me limitandomi a questo; e furono allora illustrate dall'onorevole Paniè ed ebbero dal ministro quella risposta che a noi potè sembrare un poco burbera nella forma, e che a molti ed alla nostra regione specialmente parve un po' dolorosa nella sostanza, più dolorosa certamente di quello che nella intenzione del ministro fosse.

Parve che questa risposta segnasse l'abbandono della linea nuova e volesse limitare tutta l'opera del Governo al riattare l'antica linea che si riconosceva lenta, grave, tale da poter essere in ogni modo considerata atta appena a poter servire a qualche cosa, non certo ad essere una buona e sicura e celere comunicazione fra Torino e il suo porto.

Allora il ministro ci diceva: noi faremo per la linea di Savona quello che sarà necessario per più celeremente ridurla ad essere servibile.

Riconosciamo (lo ricordo all'onorevole ministro ed a me stesso) lo stato grave della linea attuale, riconosciamo la lentezza del servizio, la scarsa potenzialità della linea, le difficoltà dell'esercizio, però non crediamo che questa potenzialità sia ancora vicina ad essere esaurita. Faremo il possi-

bile per riattare e rendere la linea tale da poter servire all'avvenire, e perciò crediamo che basterà di fare il doppio binario non solo fino a Carmagnola, come attualmente già è iniziato, ma di portarlo fino a Brà, e poi da Brà a Ceva.

E quando arriveremo a Ceva, dove troveremo maggiori difficoltà tecniche, verrà la trazione elettrica ad aiutarci, e con questo intento, aiutati anche dalla filovia Savona-San Giuseppe, che porta i carboni, vedremo di districare il movimento necessario anche di questo angiporto.

Per l'avvenire poi, un avvenire che non potrà essere lontano, ma che non determino ancora, noi provvederemo ad un tronco di linea nuova, e sarà il tronco Savona-San Giuseppe, tronco che ci si disse, sarebbe costruito per sole merci: nel senso che, evidentemente, si voleva dividere il lavoro e fare caricare i viaggiatori su l'un tronco e passare le merci dall'altro; non già che, per se stessa, la costruzione non potesse servire all'uno ed all'altro passaggio.

E allora queste notizie, portate alle nostre amministrazioni locali ed alle nostre popolazioni, vi suscitavano un senso di delusione, che prese, come sempre, colore forse anche eccessivo. Ma nel tempo stesso suscitavano pure speranze vive che nello studio della Commissione e nella discussione si riconoscesse la necessità della linea nuova. In occasione di questa discussione, domandavano le nostre amministrazioni, domandava il Consiglio comunale, domandava la deputazione provinciale di Torino che fosse affrettato tutto questo riattamento della vecchia linea, impostando immediatamente i fondi nella legge per tutto il binario doppio non solo, ma anche per il tronco nuovo Savona-San Giuseppe.

E la Giunta comunale di Torino credeva inoltre che immediatamente si impostassero nella legge i 100 milioni, che dovevano essere previsti per una linea nuova. I deputati della regione, che per quanto rappresentino, come tutti i colleghi, tutta la nazione, hanno il compito di mettere avanti i bisogni della città e della regione propria, perchè tutta la conoscono e l'hanno sottocchio, questi deputati erano invece più modesti nelle loro domande, adattando all'ambiente ed alla necessità ciò, che si poteva sperare, si contentavano di chiedere nella discussione degli Uffici l'introduzione nella legge di un articolo aggiuntivo o di un comma all'articolo primo, e proponevano che

risultasse un indice di 50 mila lire: prodotto chilometrico, (pur essendo pronti ad adattarsi ad altro indice di questa pletera prosissima, che fosse economicamente riconosciuto migliore) così che quando l'indice della pletera inevitabile della Torino-Savona si accentuasse, si fosse provveduto a questa linea nuova.

Ma il Governo e la Commissione respingono anche questa modesta domanda. Oggi, gli stessi deputati fanno anche di più, e non ne raccoglieranno certo le lodi della loro città e della loro regione. Vi domandano cioè, per ora almeno, riserbando sugli articoli le opportune proposte, la sola accettazione di un ordine del giorno, che sarebbe come un riconoscimento leale e franco della situazione, un riconoscimento cioè di quella necessità di una linea nuova, che a noi appare evidente e chiara, come appare evidente e chiara quella della Bologna-Firenze, quella della Genova-Milano, e come appaiono evidenti tutte le altre necessità, che noi siamo qui per appoggiare con tutto il cuore, con tutta l'anima, con tutta la convinzione.

E vi domandano questo riconoscimento soltanto come legittimazione e promessa degli studi, e, non fosse altro, perchè le popolazioni sappiano, e nonostante che spesso le promesse fatte dal banco dei ministri, gli ordini del giorno della Camera possano anche, senza colpa nè mala fede di alcuno, essere portati via dal vento delle finanze, dalle necessità del giorno, dalle lunghe more parlamentari, sappiano che i loro rappresentanti non hanno mancato al loro dovere, che il Governo non manca al suo ufficio, e che non ha mancato la Camera di riconoscere le solidarietà di tutti gli interessi italiani, a cui giustizia deve essere resa. Sì, noi vi domandiamo che questo riconoscimento venga nella forma modesta di un ordine del giorno.

Voi, onorevole ministro, avete alle vecchie proposte sostituito ora delle proposte nuove, e queste proposte nuove consistono principalmente nel rimettere in dubbio e sottoporre ad esame comparativo quella, che era la vostra prima proposta, cioè il raddoppiamento del binario, insieme a quella altra proposta che venne messa avanti ora, e che riguarda la nuova linea che chiamano però deviazione della Fossano-Mondovì, linea che potrebbe avere il vantaggio, secondo i proponenti, di scaricare egualmente la linea di Savona per una linea più

facile e piana, e celere e, virtualmente, forse più breve della attuale, e, ad un tempo, di servire a stabilire nuove comunicazioni o, almeno, ad accentuare e migliorare le comunicazioni di Torino e della sua regione con Mondovì e la provincia di Cuneo.

Ora voi, proponendo questa variante, avete compiuto opera di lealtà, ma avete voi stessi messo il dubbio, (ed è leale il metterlo) sulla efficienza sicura delle vostre prime proposte, ed avete domandato per questo studio comparativo nientemeno che tre anni. Tre anni sono ben lunghi per una comparazione, se specialmente per questa comparazione triennale ne sarà ritardato di altrettanto l'inizio della esecuzione di quella soluzione di adattamento sussidiario, che doveva suonare un provvisorio e anzitutto, pronto rabberciamento della vecchia linea.

E voi stessi mettete avanti i difetti della soluzione comparativa in quanto dite: una linea Fossano-Mondovì, tanto più a un solo binario, non avrebbe mai l'efficienza della soluzione della linea, anche attuale a doppio binario, perchè è evidente, che per ragioni locali, dovendosi su ciascuna delle due linee fare servizio completo di andata e ritorno il lavoro resta assai più affaticato, e non spedito come col doppio binario sia pure di una linea sola.

Voi, mettendo avanti questa necessità di studio di un triennio, vi siete imposti voi stessi il dovere reale di utilizzare questo tempo di studio, per vedere anche quale sia la soluzione definitiva. Ed anche questa ha i suoi dubbi: sarà l'Alba-Corteville-Torino-Cartosio-Savona, saranno soluzioni miste conciliative come quella proposta ora nella *Nuova Antologia* dall'amico Ferraris.

FERRARIS MAGGIORINO. Vedrà che saranno buone.

DANEO. L'amico Ferraris che ha così rapida intuizione.... può dirlo già. Io non lo so ancora.

FERRARIS MAGGIORINO. L'ho studiata tre anni, l'ho proposta soltanto quando era il momento di proporla: l'ho percorsa tutta.

DANEO. Io vi avevo fatto elogio per la rapidità d'intuizione, elogio che voi rifiutate. Vuol dire che se non avete la napoleonica rapidità di intuizione, avrete avuta una moltissima preparazione di piani, e la sapienza di metterli fuori solo al momento opportuno. Dunque fra i due elogi scegliete quale più

vi piace: o Napoleone o Moltke, non potrete lagnarvi mai!

Ora, questa alternativa messa avanti è anche affiancata da un'altra proposta che ora mette avanti il Governo, che suscitò qui alla Camera già l'interrogazione dell'amico Callissano, che propose e caldeggiò l'onorevole Maggiorino Ferraris appunto nei suoi studi, quella del congiungimento Bubbio-Bistagno-Santo Stefano. Parliamo di congiungimento Bubbio-Bistagno-Santo Stefano, ma è essenzialmente congiungimento della linea di Nizza-San Giuseppe, che si farà nel punto che sarà reputato tecnicamente migliore.

E noi di questo scaricatore vi diamo elogio, prendiamo atto e siamo lieti. Lo scaricatore è stato proposto però prima da non so chi, è stato consacrato per primo dalla Commissione Adamoli a pagina 57 secondo volume della relazione; ora i colleghi hanno in quella miniera di argomenti dormienti nei nostri archivi esumato questa opportuna proposta, il Ministero l'ha messa avanti, la Direzione delle ferrovie, ente autonomo che dovrebbe forse essere più preparato a queste soluzioni senza aver bisogno di suggerimenti altrui, l'ho adottato: anche essa avrà aspettato come l'amico Ferraris a metter fuori i suoi progetti a tempo opportuno.

Ora di questo progetto vi diamo elogio, prendiamo atto, e provvedasi alla rapida attuazione presto, in due, tre o cinque anni, (perchè spero che in due anni si possa attuare, perchè non ha difficoltà) e l'esperienza di tre o quattro o cinque anni potrà aiutarvi per avere la soluzione definitiva ed anche quella sussidiaria e non potranno occorrere anche per queste più di dieci anni. Ma, ripeto, i 280 vagoni di adesso, quando saranno 700 fra dodici anni, come potrete fare con la linea attuale o anche con la Fossano-Mondovì. E come potete rifiutarvi voi, uomini di Stato, che dovete avere larghe vedute, specialmente in tali questioni, a veder ciò che deve inevitabilmente succedere tra dodici anni se appena il movimento seguiti com'è?

Ma non avete veduto come abbia avuto ragione il profeta Maggiorino Ferraris. (*Oh! oh!*) al quale dò di questo lode profetica, che il movimento delle nostre ferrovie sarebbe aumentato più rapidamente di quello che si sarebbe immaginato?

Esso aumenta di due milioni e mezzo al mese, e moltiplicando anno per anno questo aumento avverrà forse che ciò che noi di-

ciamo che si avrà tra dodici anni sarà, ed è lo sperarlo nostro conforto, tra otto o dieci anni.

E mi avvio alla fine perchè altri argomenti, che interessano la mia regione, saranno trattati da altri meglio di me.

Ma di questo, la cui necessità è chiara ed evidente e se non di certezza attuale, attualmente prevedibile, domando a voi, onorevole ministro, la previsione, non solo perchè le popolazioni sappiano che non è sfuggito a voi ciò che dovrà avvenire, ma perchè sappiano che, se non l'avete proposto oggi è per la deficienza di dati tecnici che ostacolano la soluzione, ma che in voi è la visione del problema, la volontà di risolverlo e la possibilità di risolverlo a tempo opportuno.

Domando quindi specialmente a voi, onorevole ministro, di accettare l'ordine del giorno con cui chiediamo che tra gli studi che si faranno di ferrovie principali si comprenda questa linea, perchè io non saprei quale altra possa avere maggiore titolo di essa che, dopo la Bologna-Firenze prende titolo di ipoteca immediata sull'avvenire.

Domando che questa voi vogliate studiare insieme con le altre, cui si riferisce lo stanziamento delle 500 mila lire: quando studierete le due soluzioni sussidiarie, potrà avvenire che, in questo studio comparativo, vi baleni il pensiero che sia meglio attaccarsi al definitivo e lasciare il sussidiario: ma di ciò non parliamo perchè il sussidiario non è mai troppo. Come non erano troppe tre o quattro vie per la linea dei Giovi a Genova così non sarà mai troppa una doppia per l'appennino di Savona, anche se si mettessero entrambe le vie in condizione abbastanza forte per l'esercizio a doppio binario.

Domando a voi, onorevole ministro, che prevediate e provvediate, e promettendo intanto che questo farete, vogliate dire una parola che tranquillizzi per l'avvenire.

Io non entrerò nelle diverse soluzioni che furono proposte relativamente ai mezzi sussidiari, siano essi la Fossano-Mondovì o il raddoppiamento del binario della linea attuale, che se potesse farsi senza troppo costo finanziario e senza troppe difficoltà tecniche forse sarebbe la soluzione migliore: di questo non parliamo perchè non vogliamo in alcun modo pregiudicare le preferenze e le speranze delle nostre popolazioni.

Voi avete istanze per l'una o l'altra delle varianti Carmagnola-Vinovo-Ceva e Mon-

chiero-Saliceto, che forse potrebbero aiutare per rendere più facile la linea, ed anche per l'altra della Fossano-Mondovì avete istanze calde e speranze di popolazioni, con cui facciamo voti caldissimi di essere più celere e rapidamente riuniti.

Quindi, mentre io raccomando con tutto l'amore questa soluzione sussidiaria, che, qualunque essa sia, sarà la benvenuta, chiedo che voi non vogliate sottrarvi alla soluzione definitiva.

Il Piemonte, lo ripeto, non ha invidia: si è unito nel convegno di Genova alle domande dei confratelli liguri e lombardi, si unisce alle domande dei confratelli della Toscana e dell'Emilia e delle provincie meridionali, della Sicilia e della Basilicata, troppo trascurate e che vedono oggi soltanto compiuto un atto di giustizia, e li appoggia con tutto l'entusiasmo della solidarietà e della fraternità nazionale; ma aspetta da voi, onorevoli colleghi, che quando verrà il momento del voto del nostro ordine del giorno non siano deserti i vostri banchi e si alzino le vostre mani. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abbruzzese.

ABBRUZZESE. Ho voluto parlare per richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulle condizioni in cui si trovano le strade ferrate della mia regione, trattandosi di un disegno di legge che per sedici anni e molti milioni impegna lo Stato in varie costruzioni, giacchè si ritiene che con questa legge, almeno per ora, si provveda a quella rete ferroviaria che debba essere sufficiente al grande sviluppo del traffico nazionale.

Non discuterò il disegno di legge, per non congratularmi con l'onorevole Daneo, che rappresenta una delle regioni che molto ha ottenuto non solo ma che ha ipotecato, perfino l'avvenire, con l'abile relazione della Commissione, che se mi permette, l'amico Calissano, ha fatto diminuire in quindici giorni, di circa la metà (*Oh! oh! — Ilarità*) il peso specifico del relatore.

Non parlerò del doppio binario Otranto-Bologna, perchè mi è noto che di esso si occuperà, con maggiore competenza ed autorità, l'onorevole Salandra, mi limito quindi ad esporre molto brevemente le ragioni che consigliano la costruzione di una linea ferroviaria diretta tra Bari e Napoli.

Dirò subito che di questa nuova via, da gran tempo se ne sente vivo il bisogno non

solo per il traffico regionale, perchè Bari, centro delle Puglie, manca di vie principali che la mettano in diretta comunicazione con le altre regioni del mar Tirreno, ma anche per la difesa nazionale e, più ancora, per il traffico che, con l'Oriente s'intende creare.

La linea esistente adriatica, una delle due grandi arterie nazionali, che da Lecce sale per Bari e serve tutta la Puglia, a Foggia si biforca in due rami dei quali uno, costeggiando sempre il mare, arriva a Bologna, dove, per vie diverse, si dirama nell'Italia settentrionale e l'altro, per Benevento, mette capo a Napoli costituendo pure la più breve e più economica comunicazione nostra con la Capitale.

Il primo tronco, cioè la Lecce-Foggia, si dimostra assolutamente insufficiente ai bisogni del traffico, chè anzi molte volte, specialmente nell'epoca del raccolto dei prodotti agricoli, subisce una vera strozzatura, perchè, anche quando si costruisse il doppio binario, l'efficienza della linea non comporterebbe un traffico maggiore di quello che la regione attualmente offre.

A proposito del doppio binario, mi si consenta di fare una osservazione.

La costruzione del doppio binario è un provvedimento urgente e che certo si impone, ma esso però sarà sempre un provvedimento incompleto e parziale di qualche effetto, perchè resterà sempre una soluzione transitoria dinanzi alla necessità di aprire una nuova via interna e diretta fra Bari e Napoli, un nuovo sfogo dell'Oriente verso le regioni del Tirreno.

Il secondo tronco, cioè il litoraneo che da Foggia sale nell'Italia settentrionale, oltre ad avere i medesimi inconvenienti del primo, è pure malsicuro, esposto come è, a tutti i pericoli di una costa indifesa.

La Foggia-Napoli finalmente, cioè il terzo tronco, fu una delle prime linee fatte nell'Italia meridionale, costruite con vecchi criterii, perchè ha pendenze del 26 per mille come nella salita di Ariano, curve strettissime e le stesse gallerie maggiori di Ariano, Moncalvo e Maddaloni corrono sempre in curva e con raggio non superiore ai 300 metri, non forte solidità di armamento, insufficienza delle stazioni e con un tracciato sinuoso, perchè si cercò di allungarlo per rendere maggiore il sussidio chilometrico, come lo dimostra la famosa curva fra Bovino e Foggia, curva inutile perchè corre

sempre sul piano e che la Società Adriatica voleva rettificare a proprie spese.

Il *memorandum* con i relativi cenni grafici che io ebbi l'onore di presentare alla Commissione, oltre a parlare della condizione in cui si trovano le linee esistenti, descrive sommariamente il nuovo tracciato e la relativa spesa, ne indica le ragioni tecniche ed i raccordi a fare e dimostra la necessità improrogabile della nuova costruzione.

La nuova direttissima insomma si riduce a ben poca cosa, e per la entità della spesa e per la difficoltà della costruzione dovendo essa correre per la maggior parte su ferrovie esistenti e che già funzionano.

Partendo dal porto di Bari sulla linea Bari-Taranto fino a Bitetto occorre solo spostare la stazione di Modugno che attualmente si trova in sito non conveniente; da Bitetto per Palo del Colle, Palombaio, Mariotta deve costruirsi un nuovo tronco fino a Poggiorsini dove s'innesta colla esistente ferrovia Gioia-Rocchetta. Da Rocchetta deve modificarsi con raccordi e con nuove costruzioni l'attuale ferrovia Rocchetta-Avellino-Nola, che percorre un tracciato molto sinuoso, seguendo la linea diretta Rocchetta-Lacedonia-Bisaccia-Andretta-Morra-Irpino-Sant'Angelo dei Lombardi-Montemarano-Parolise-Avellino-Nola utilizzando in questo percorso due tratti della ferrovia esistente, cioè Morra-Sant'Angelo, e Parolise-Avellino.

Dell'ultimo tratto Nola-Napoli non mi occupo perchè già tutto costruito. Meno il tratto fra Rocchetta ed Avellino, dove si attraversa la parte più difficile degli Appennini, la linea correrebbe sempre gravi difficoltà tecniche, già costruita per circa la metà, sicchè sopra un percorso di 263 chilometri occorrono di nuova costruzione non più di 125 a 130, abbreviando di 57 chilometri la via attuale per Foggia.

Quanto poi alla spesa, non si toccano i 20 milioni, perchè, pur calcolando 100,000 lire al chilometro come linea che deve quasi sempre correre in piano, il costo della costruzione non può superare i 13 milioni, e calcolando, per essere più esatto, cinque ed anche sette milioni per migliorare la linea esistente ed ampliare le stazioni, si ha che con un totale di 18 o 20 milioni al massimo si costruisce una ferrovia che ha un interesse vitale per la nazione.

Con questo progetto molto sommario, fatto da un ingegnere valoroso e compe-

tente, non si pretende certo di presentare un progetto completo. Troppi studi ci vogliono; ma certo questo è il tracciato più diretto, più breve, più economico e sicuro che una direttissima fra Bari e Napoli deve seguire, giacchè è mia convinzione che la sua costruzione per ragioni politiche presto s'imporrà.

Onorevoli colleghi, Bari per il numero della sua popolazione, le sue industrie ognor crescenti, per il grado di produttività agricola della regione, per le quattro linee ferroviarie che ad essa fanno capo, per l'importanza del suo porto, per la sua posizione topografica, dev'essere sull'Adriatico il punto più economico di approvvigionamento di tutta la regione del continente meridionale adriatico, e dev'essere l'anello di congiunzione tra l'Oriente e l'Occidente, capace di ricevere e di esportare tutto il traffico internazionale.

Il porto di Bari attualmente ha un movimento superiore a tutti i porti della provincia presi insieme, con un commercio di circa 400 mila tonnellate l'anno, onorevole Bolognese, (*Interruzioni*) con un commercio che tende a crescere con rapidità vertiginosa.

In Bari e provincia le industrie si moltiplicano in numero ed in intensità; l'agricoltura si sviluppa sempre più con metodi razionali. Insomma tutto fa prevedere che fra dieci anni, senza una nuova grande via di comunicazione che possa assicurare l'equilibrio fra l'importazione, l'esportazione ed il transito, mancherà l'elasticità necessaria ad un servizio regolare.

Ma, onorevole ministro, senza parlare dell'avvenire, anche ora la composizione troppo pesante dei treni, superiore alle efficienze delle nostre linee, è forse la causa principale dei continui ritardi che si lamentano e di tutti gli altri inconvenienti che si son voluti chiamare disservizio ferroviario.

E quello che dico per le esigenze del servizio merci, va anche inteso per l'esigenza del servizio viaggiatori, giacchè il numero di essi cresce sempre più e sarebbe ancora aumentato, se più numerosi, e per composizione più leggeri, fossero i treni.

Lo scorso anno chiesi da questa tribuna che fossero migliorati gli orari ed i servizi della Bari-Taranto, cosa che l'Amministrazione delle ferrovie ha fatto in modo perfetto, e sono lieto di cogliere questa occasione per rivolgere una parola di ringrazia-

mento alla Direzione generale, e più ancora ai funzionari locali, che ne furono i veri ispiratori: intanto la conseguenza è stata che su quella linea, in meno di un anno, il traffico si è triplicato.

Onorevoli colleghi, non mi fermerò oltre a rilevare i vantaggi di indole regionale, perchè dinanzi alla questione generale, per quanto rilevanti siano, restano sempre di secondaria importanza. Insisto però sulla necessità di costruire una via breve e diretta, fra Bari e Napoli, anche perchè essa dev'essere la continuazione della grande arteria piana e facile che dalla valle del Po per la Maremma scende a Roma e quindi, attraverso la costruenda direttissima Roma-Napoli, innestarsi a questa nuova ferrovia penetrando, per via interna, nel cuore della regione meridionale adriatica ed uscire a Bari; a Bari che è la città italiana più grande e più importante che guarda la penisola Balcanica.

Io non sono cultore di politica estera, ma da vari anni ho sentito qui, in questa aula, ripetere con insistenza che l'Italia, per accrescere il suo traffico, deve penetrare col suo commercio nella penisola Balcanica.

Dai competenti fermamente si ritiene (lo diceva anche l'altro giorno il ministro degli affari esteri, onorevole Tittoni), che l'Italia deve secondare, facilitare in tutti i modi, la costruzione delle grandi ferrovie balcaniche e specialmente di quella che da Antivari o da S. Giovanni di Medua, attraverso l'Albania, la Macedonia, la Bulgaria e la Rumenia, arrivi al Danubio, e dell'altra che si ritiene più importante ancora Vallone-Monastir per essere in diretta comunicazione con Costantinopoli.

Ed invero come ci prepariamo noi a questo grande avvenire commerciale, se non col creare facili approdi in luoghi opportuni e proprio dirimpetto a questi sfoghi balcanici, e costruire in tempo le nuove vie per sfogare con la elasticità necessaria il commercio internazionale che da quelle comunicazioni l'Italia si aspetta?

Oggi che le grandi lotte si combattono sul campo economico, un popolo che vuol vincere, deve apprestare i mezzi più economici di comunicazione, perchè la viabilità deve essere la causa, non l'effetto, dello sviluppo commerciale di un paese; diversamente le conseguenze saranno disastrose, il nostro commercio, cioè il commercio regionale, languirà non essendo possibile la

lotta ad armi impari ed il traffico colla penisola Balcanica, da noi voluto, da noi forse creato, piglierà altra via.

Un'osservazione ancora ed avrò finito. Il Paese si è sempre e grandemente preoccupato delle condizioni in cui si trova la difesa nazionale e più specialmente dei 7 mila chilometri di coste che ha l'Italia; ora questa via sarebbe un mezzo sicuro per garantire e difendere le coste del continente meridionale Adriatico; perchè solo per via interna un corpo d'esercito può essere trasportato a Bari e viceversa nel più breve tempo possibile e nelle condizioni di maggiore sicurezza.

Vero è pure che Bari si trova direttamente unita al porto militare di Taranto per ferrovia interna; ma questa sarebbe una maggior ragione per allacciare Taranto, Bari e Napoli per via interna giacchè l'attuale linea calabrese, che allaccia Taranto a Napoli, corre lungo le coste del Tirreno, sempre sul mare, allo scoperto.

Ho appreso dai giornali e qui dentro la Camera che si sono proposte varie direttissime, tutte per giovare al Mezzogiorno e più specialmente alle Puglie; per esempio, si propone la direttissima Barletta-Napoli, la Pianerottolo-Avellino-Napoli e finalmente l'onorevole Leone è venuto difendendo innanzi la Commissione una direttissima Termoli-Napoli la quale, diceva lui, gioverà al Mezzogiorno, perchè i pugliesi potranno recarsi nel più breve tempo possibile a Napoli ed a Roma.

Non entro nel merito di questa discussione; ma a me pare che i criteri che debbono consigliare la costruzione delle linee principali, sono essenzialmente diversi da quelli delle linee secondarie che solo servono al traffico interno e che sono come i rivoli pel grande fiume.

Certamente la ferrovia proposta dall'onorevole Leone presenterà molti vantaggi, potrà servire a mettere in più breve e diretta comunicazione l'Adriatico col mare Tirreno, avrà pure lo scopo principale di dare la ferrovia a molti paesi più o meno grandi, ed anche a delle regioni, che ora non l'hanno ma essa non ha nè può avere la importanza di una direttissima Bari-Napoli, perchè, come già ho detto, Bari, oltre ad essere la città più importante delle provincie meridionali che guardano l'Oriente, è quella che si trova in condizioni logistiche migliori ed è anche la sola capace di

creare e di mantenere il traffico con la penisola balcanica.

Insomma questa direttissima, per giovare al Mezzogiorno, dovrebbe da Napoli penetrare nel cuore della regione meridionale Adriatica; quindi nessuna preoccupazione per paesi più o meno importanti che vorrebbero far deviare la diretta via per proprio vantaggio, giacchè qualsiasi spostamento avrebbe il solo risultato pratico di snaturare e far perdere la vera fisionomia all'opera principale.

Tutti i luoghi di produzione troveranno la loro convenienza di affluire al centro: perchè è dal centro, che si trattano tutti gli affari principali. Ora il centro delle Puglie è Bari; quindi a Bari deve concentrarsi il traffico, ed è da Bari che devono partire le linee principali.

Non mi fermo, (nè è compito mio di farlo), a rilevare i vantaggi che da queste nuove ferrovie avrebbero Barletta, Foggia e Potenza: perchè queste città, oltre ad avere le linee attuali più sfollate e quindi più libere, saranno anche in diretta comunicazione con questa nuova direttissima a mezzo della Rocchetta-Foggia, della Rocchetta-Potenza e della Spinazzola-Barletta.

Onorevoli colleghi, non ho voluto far qui una questione di politica locale, di piccola politica, come suol dirsi: perchè non ho l'onore di rappresentare la città di Bari; ma ho voluto solamente rilevare le condizioni d'insufficienza delle nostre vie ferrate e proporre qualche rimedio, sia nell'interesse del commercio, che della difesa nazionale, e perchè a me pare che sia giunto il momento di prepararci ad un migliore avvenire.

Do lode a lei, onorevole Bertolini, a lei che, fin dai primi giorni che è salita al Ministero dei lavori pubblici, ha voluto prendere in esame l'arduo problema ferroviario che è gran parte della vita nazionale, ed ho piena fiducia nell'opera sua, onorevole presidente del Consiglio, perchè ella da vari anni, rivolge il suo pensiero alle provincie meridionali e, come ben disse l'onorevole Napoleone Colajanni, ella molte cose buone ha fatto a favore del Mezzogiorno; ciò che mi fa bene sperare per la causa che difendo.

Ultimamente l'onorevole De Bellis disse alla Camera che le nostre Puglie sono, in gran parte, antigiolittiane. È vero, onorevole Giolitti; sebbene a torto, è vero; ma esse sono antigiolittiane, onorevole De Bellis, perchè oggi anche da noi, si fanno calcoli

d'interessi, perchè oggi anche da noi si pensa alla conquista di diritti per l'addietro trascurati od abbandonati; e quindi è naturale che esse credano, così, di farsi un'anima reazionaria, per comodo del presente e per timore dell'avvenire. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Wollemborg.

WOLLEMBORG. Seguendo la consuetudine in dibattiti come questo, e l'esempio degli oratori che m'hanno preceduto, mi limiterò, anche per non prolungare maggiormente la discussione, a trattare di un argomento, di una proposta che, nella forma d'emendamento aggiuntivo all'articolo primo, ho presentato alla Camera.

Questo emendamento, che sottoscritto da più che cento colleghi di ogni settore di quest'Aula e di ogni regione d'Italia, ho l'onore di sottoporre alla Camera, tende ad assicurare la sollecita costruzione di 95 chilometri di ferrovia, dei due tronchi Ostiglia-Legnago e Montagnana-Treviso, onde si avrebbe compiuta una nuova diretta congiunzione tra il Piave ed il Po, tra l'alto Veneto e Bologna.

Più ordini di ragioni, di diversa importanza, suffragano questa proposta, determinarono e determinano la nostra risoluzione.

Ragioni di minor conto, benchè valide e giuste, di legittimi interessi locali; ragioni di considerevoli interessi economici di larga portata, d'importanza più che regionale; ragioni altissime di altissimi interessi nazionali.

Brevi parole dei legittimi interessi locali che da questa ferrovia attendono soddisfazione. Alcuni di noi, pochissimi, fra i più che cento sottoscrittori dell'emendamento, patrocinando questa costruzione, fanno cosa desiderata nei loro collegi elettorali.

O si dovrebbe, forse, negare il proprio patrocinio agli interessi locali che collimano cogli interessi, coi più alti interessi dell'intera nazione? O si peritarono, forse, gli avversari dall'eccitare contro questa iniziativa gelosie locali appunto, da vietati ed insussistenti pregiudizi alimentate?

Io vi posso assicurare che proprio quelli tra i nostri colleghi, dei quali è maggiore l'interesse elettorale a questa costruzione, furono i meno solleciti a dare la loro firma al nostro emendamento. In quanto a me,

che il proposito di questa costruzione non provocai, nè primo raccolsi, in quanto a me, mi si potrebbe fare un rimprovero opposto; la Camera sa che mai, da quando appartengo all'assemblea, mai vi ho portato interessi locali od elettorali, nemmeno nell'innocua forma della interrogazione. E vedete, anche qui, dei 17 comuni del mio collegio, due sarebbero toccati dalla nuova linea, due che già godono del beneficio ferroviario per le comunicazioni a loro necessarie.

Certo, anch'essi ne avrebbero giovamento; ma il vantaggio più grande verrà ad altre plaghe del Padovano, del Trevigiano, del Vicentino, del Mantovano, dell'Emilia; in modo particolare a quella larga zona, ricca di abitanti, di culture, di industrie, di commerci, che si stende tra i Berici e gli Euganei, e oggidì sprovvista di qualsiasi mezzo di rapida comunicazione.

La nuova linea servirà oltre 30 comuni, fra cui non pochi notevoli per popolazione, per produzione agricola ed industriale, per vivacità commerciale; oltre venti di essi, fra cui parecchi capoluoghi finora trascurati, avranno il beneficio dei rapidi mezzi di trasporto onde oggi sono privi. Si abbrevierà del dieci per cento la distanza tra le città di Padova e di Treviso, le due città che tendono ad intensificare sempre più i loro rapporti; aumenteranno le influenze che nel campo commerciale veneto esercita, grazie alla sua postura, grazie all'attività dei suoi abitanti, la città di Padova.

ALESSIO GIULIO. Abbiamo proprio da ringraziarvi!

WOLLEMBORG. Ella parlerà a suo tempo, onorevole Alessio.

Si darà la dote ferroviaria al vasto territorio compreso nell'ampio quadrilatero ferroviario Verona-Vicenza-Padova-Legnago.

Ma è più grande il valore economico della proposta, assai più che regionale. Lo dicono i voti di tante Camere di commercio, da Udine a Mantova, da Venezia a Bologna; lo provano la presenza e l'adesione di 50 rappresentanze nell'adunanza tenuta il 10 del mese scorso in Camposampiero; dove, fra gli altri, si incontrarono i telegrammi dei sindaci di Udine e di Brindisi: significativa espressione di solidarietà fra le provincie più remote del nostro paese, fra le regioni che, a' suoi termini estremi, bagna il mare comune.

Considerate, onorevoli colleghi, l'impor-

tanza dei traffici che susciterà la proposta linea, che darà una congiunzione diretta all'Alto Veneto e all'Austria occidentale col Po e con l'Emilia da un lato, con la Bassa Lombardia e col Piemonte dall'altro; che sarà una nuova comunicazione fra l'Alto Veneto e l'Italia centrale e meridionale-adriatica e, per Mantova-Cremona-Piacenza, anche occidentale; che potrà diventare la via più breve tra il confine orientale e le altre regioni nostre, e fra l'Italia e l'Ungheria e gli Stati Danubiani, acquistando in avvenire grande valore internazionale, quando fosse aperto, col raccordo Cividale-Podresca, quel valico che, bene a ragione, porterebbe il nome di Sempione d'Oriente.

Basta gettare uno sguardo sulla carta geografica per rilevare quale importante linea di collegamento sarebbe la Ostiglia-Treviso: nel suo percorso incontrando la via che per Vicenza e Schio adduce alla valle dei Signori, quella che, per Bassano, arriva alla Valsugana; quella che, per Montebelluna, mette al Cadore; oltre le vie più orientali, cui si congiunge. La Treviso-Ostiglia-Bologna, quasi pari per lunghezza chilometrica, varrà ad alleggerire i transiti, a sollevare alquanto l'attuale Mestre Bologna, con evidente vantaggio del servizio. Non mi fermo, ora, su questo punto per non insistere qui sul pensiero, professato pure da molti colleghi, che proprio in ciò si debba ricercare la radice di opposizioni alla nostra proposta, potenti, ma non assistite da larghezza di idee.

E passo alle ragioni più alte e preponderanti che suffragano la nostra proposta. La sistemazione difensiva dei nostri confini richiama le intense cure del Parlamento, come ha richiamato le più vive sollecitudini delle nostre popolazioni.

Richiama particolare attenzione il nostro confine di levante, non già perchè alcuno di noi possa alimentare il pensiero di alterare comunque i nostri rapporti internazionali che sono di piena amicizia con la Francia e d'intero accordo coll'Austria, ma perchè il nostro confine di ponente è naturalmente più felice e artificialmente meglio munito; e perchè tutti gli Stati, la Francia amica come l'Austria alleata, c'insegnano che ciascun paese ha il dovere di pensare alla sistemazione difensiva delle proprie frontiere.

Si è scritto autorevolmente in questi giorni:

« Per ragioni che oramai appartengono

alla storia, l'Italia negli scorsi decenni ha cercato a preferenza di premunirsi sul suo confine occidentale; ciò ha condotto a trascurare la frontiera orientale. Su questa potrà e dovrà, pertanto, convergere l'attenzione di chi ha la responsabilità della difesa nazionale ».

E questa responsabilità abbiamo tutti; tutti la sentiamo.

Parlerò dunque, per necessità di discorso, dell'Austria, dell'opera da essa attivamente data per la sistemazione militare del suo confine occidentale; ne parlerò, come uno profondamente convinto del grandissimo valore del buon accordo tra l'Austria e l'Italia, come uno animato dai medesimi sentimenti di cordialità verso l'alleata ed amica che animano l'alleata ed amica verso di noi; e ripeterò le parole dette qui dall'onorevole ministro Tittoni in una non lontana occasione:

« Se l'Austria e l'Italia continuano a perfezionare i loro armamenti, ciò non deve far ritenere che i loro rapporti siano meno cordiali e meno intenso il loro desiderio di pace.

« Ma oggi non può farsi una politica estera qualsiasi senza forte esercito, forte marina e frontiere difese ».

Abbiamo deliberato, or ora, un nuovo aumento della marina militare, che è e deve essere il nostro orgoglio e il nostro amore.

Stanno per venire innanzi a noi proposte per il rafforzamento dell'esercito, e, temiamo, in modo non adeguato, proposte per nuove fortificazioni. Non è il momento di trattarne oggi; vi accennerò soltanto per ragione di connessità d'argomento. Oggi il tema è un altro, poderoso, e, si può dire, principale, strumento di preparazione militare.

L'organizzazione del terreno alla frontiera orientale domanda opere di difesa e sviluppo della viabilità. Le fortificazioni stabili dovrebbero valere, essenzialmente, ad ostacolare e ritardare l'avanzata nemica, mentre l'esercito nazionale si sta mobilitando per contrastare l'invasione del territorio nazionale. E per assicurare la mobilitazione in tempo utile, insieme alla preparazione morale e materiale dell'esercito, occorrono ferrovie e canali e strade, strade e canali e ferrovie: meravigliosi strumenti delle azioni guerresche, e, ad un tempo, delle feconde attività della pace.

Il perfezionamento della rete ferroviaria,

che per ogni Stato è un punto della più alta importanza, riguardo al nostro confine orientale, acquista un valore specialissimo per la forma, singolarmente allungata, del Veneto. Al nostro confine di ponente la Francia ha steso una magnifica rete ferroviaria. E al nostro confine di levante?

Un illustre nostro collega, di particolare competenza nella materia, che mi spiace di non veder presente, dopo aver visitato un anno fa il confine italo-austriaco, ebbe a definire lo stato militare al di là della frontiera come quello dell'antivigilia, se non della vigilia, della mobilitazione.

Di poi, gli apprestamenti militari dell'Austria al nostro confine terrestre sono progrediti ancora, e tuttavia progrediscono incessantemente.

Negli ultimi tempi, è stato grande e continuo l'aumento di forze nel territorio dei corpi d'armata di frontiera, sia col trasferirvi nuovi riparti dal confine russo e dall'interno della monarchia, sia per un maggiore addensamento di truppe, nell'ambito dei corpi medesimi, nelle vicinanze più immediate della nostra frontiera. Non io dirò le cifre (le ho qui) che documentano la superiorità grande delle forze austriache, dislocate alla frontiera, in confronto di quelle italiane.

Accenno, soltanto, al campo trincerato costituito intorno a Trento; e mi astengo dal qualificarne il carattere. E mi limito a ricordare le nuove guarnigioni, di cui sono ora provvisti tutti i più piccoli comuni del Friuli al di là del Judri. Poderosa è, e più si va facendo, la sistemazione difensiva della frontiera austriaca: numerosissimi gli sbarramenti e dotati di armamenti modernissimi; molti costruiti, molti in costruzione; sempre nuovi forti blindati; sempre nuove strade militari, al cui allestimento si lavora perfino la notte. Ma la cagione principale della inferiorità della nostra preparazione militare sta nelle condizioni della nostra rete ferroviaria.

Qui, soprattutto, debbono appuntarsi i nostri sforzi; tanto più quanto minore è la densità di truppe dislocate alla frontiera, tanto più quanto maggiore è la pratica difficoltà di aumentare sensibilmente le guarnigioni del Veneto.

Uno studio assai importante dello stato maggiore francese, pubblicato nella *Revue militaire des armées étrangères* dell'anno scorso, illustra la rete ferroviaria austriaca, avente per iscopo la concentrazione di

grossi corpi alla frontiera italiana, in particolare all'Isonzo.

Fino a poco tempo fa, dice quello studio, tre linee soltanto, di cui una a doppio binario, potevano servire alla radunata sull'Isonzo, perchè la linea di Tarvis era separata dalle altre dal massiccio delle Alpi Giulie.

Ma (seguita quello studio) dal 1904 l'Austria si è adoperata ad aumentare la sua rete ferroviaria, a collegare Linz con Salzburg da una parte, con Gorizia e Trieste dall'altra; in modo da far sboccare verso l'Isonzo anche le due linee più settentrionali (Linz-Innsbruck e Linz-St. Michael-Villach).

E, malgrado le difficoltà incontrate nel perforamento delle gallerie, che han dovuto traversare il massiccio dei Tauern e quello dei Karavanken, i lavori sono a termine. Ma non basta; perchè, successivamente, le Delegazioni votarono la nuova congiunzione Carlstadt-Rudolfswert, da essere compiuta nel 1910. Vi è inoltre il progetto della Toblach-Cortina, e di quella che, innestandosi sul tronco che da Arnoldstein, tra Villach e Tarvis, va ad Ermargor, con nuovo prolungamento arriverà a Köttschach, lungo il fiume Gail, per spingersi con una rotabile fino a Plöken, alle portestesse della Carnia.

Degna di particolare attenzione è la importantissima linea di arroccamento (così si chiamano le linee di collegamento che consentono il rapido trasporto di truppa dall'una all'altra delle linee convergenti alla frontiera) la importantissima linea di arroccamento che partendo da Gorizia, dove si è costruita una speciale nuova stazione militare, modesta per il fabbricato, ma dotata di un grandissimo numero di binari e di un piazzale così vasto che vi può stare comodamente schierata una intera divisione; che partendo da Gorizia, rimonta l'Isonzo, e dopo girato da presso il confine, per Santa Lucia di Tolmino, traversando la regione montuosa che separa l'Isonzo dalla Sava, per Assling, si allaccia alla ferrovia di Tarvis.

Tutto il fronte è così collegato dal nastro ferroviario Trento-Trieste, seguendo la forma avviluppante della frontiera. Aggiungete la disegnata congiunzione Santa Lucia-Lubiana; aggiungete il raddoppiamento di binario sul tratto St. Michael-Villach, che si farà quest'anno, che nessuna ragione commerciale consiglia, ma ha un alto valore logistico per la radunata e lo schieramento al nostro confine! Gli uomini di Stato

austriaci pensano giustamente che le ferrovie costituiscono il più valido apparecchio di guerra, mentre sono, in pace, strumento efficace dello sviluppo economico.

Da parte italiana, le condizioni sono ben diverse.

Considerando la rete ferroviaria nostra per il trasporto verso la frontiera nord-est, è facile rilevare come essa si vada facendo man mano men fitta, quanto più si procede verso oriente. È evidente la grande limitazione della potenzialità della rete ferroviaria italiana, per il concentramento delle truppe nella zona di confine, a paragone di quella austriaca: militarmente parlando (è l'opinione espressa pubblicamente da un nostro ufficiale superiore), il Tagliamento è più vicino all'Austria che a noi.

Occorre insistere nella dimostrazione della grandissima importanza che nel problema della nostra preparazione militare ha l'organamento ferroviario del Veneto?

Occorre insistere nella dimostrazione che dall'ampliamento e dal miglioramento della rete ferroviaria veneta deriverebbe questo doppio effetto: poter compiere la nostra radunata alcuni giorni più presto, e poter disporre in tempo, innanzi alla zona di schieramento, di un gruppo di forze sufficienti a coprire e proteggere quella stessa delicata e grandiosa operazione preliminare di guerra?

Vi è alcuno il quale ignori o disconosca che nei grossi movimenti ferroviari di truppe, la durata ne dipende, essenzialmente, dal numero di linee indipendenti, di cui è dato valersi?

Vi è alcuno il quale ignori o disconosca di quanto danno sia per noi, militarmente parlando, la vera strozzatura ferroviaria Verona-Vicenza e Monselice-Padova?

Riferirò pochi periodi di un articolo pubblicato nella *Tribuna* del 9 gennaio 1907 da un valoroso scrittore: « È urgente per la nostra preparazione militare, che ad est dell'Adige siano create nuove linee indipendenti.

« Ognuna di queste darà la possibilità di spingere sempre più innanzi la nostra fronte di schieramento, avvicinandola sempre più al confine, e riducendo la zona di paese, che il grosso dell'esercito dovrà lasciare scoperta. Al segno che se anche noi potessimo disporre di qualche linea indipendente di più oltre l'Adige, la questione di « provincie scoperte » non esisterebbe più per noi; dato,

ben s'intende, che, parallelamente al problema ferroviario, si risolvesse anche quello delle fortificazioni.

« Quanto al problema ferroviario, giova aggiungere che per la costituzione di una nuova linea indipendente, non sempre, anzi ben di rado, si richiede la costruzione della intera linea.

« Il più delle volte in una rete ferroviaria, e nel Veneto è appunto questo il caso, basta la costruzione di pochi nuovi tronchi, perchè sia possibile di costituire una linea indipendente di più per i grandi trasporti militari ».

Queste righe di un uomo competente, in grado di conoscere molte cose per la posizione occupata sin poco tempo prima della pubblicazione di quell'articolo, potrebbero servire di epigrafe al nostro emendamento.

Tra le due sole arterie ferroviarie, di cui disponiamo, distanti fra loro, anche ad est dell'Adige, una quarantina di chilometri, e separate dalle due isole montane dei Berici e degli Euganei, appare evidente la necessità di una linea intermedia.

Si tratta di costruire complessivamente novantacinque chilometri di ferrovie ripartiti in due tronchi.

Profittando dell'arteria militare Bologna-Verona, che ormai valica il Po ad Ostiglia, di qui il primo tronco andrebbe a Legnago, punto importantissimo di passaggio dell'Adige; e, usufruendo della ferrovia esistente fino a Montagnana, di qui, il secondo tronco salirebbe tra gli Euganei ed i Berici, volgendo, appena superati questi, ad oriente per mettere a Treviso, e più oltre.

Questa linea, evitando il nodo ritardatorio di Padova, dove già convergono da sud e da ovest tre arterie militari (la Bologna-Rovigo, la Verona-Vicenza, la Mantova-Monselice); evitando i danni di pletorici agglomeramenti in un punto solo; evitando il giro vizioso di Mestre; varrà a congiungere direttamente il Piave con Bologna, Parma, Casale, Genova. Essa sarà una nuova comunicazione tra il Piave e Bologna, anche più necessaria dopo la costruzione della direttissima Firenze-Bologna, pur contemplata in questo progetto, e dopo il raddoppiamento del binario da completarsi da Otranto a Bologna.

Essa renderà più agevoli le comunicazioni con cinque linee di accesso al confine, che portano alla Valle dei Signori, alla Valle del Brenta, al Cadore, all'Alto e al Basso Friuli. Incontrando nel suo percorso la Ve-

rona-Rovigo-Chioggia, la Mantova-Monselice, la Padova-Vicenza-Schio, la Bassano-Primolano, la Montebelluna-Cadore, la Mestre-Castelfranco, la sua efficienza militare si raddoppia, alla potenza logistica unendo il valore strategico, come strumento di razionale distribuzione di truppe e di materiali sui diversi punti della zona belligerante.

E il suo tracciato ne fa una linea meno esposta, perchè più interna, meno esposta di quelle attuali ai danneggiamenti, ai colpi di mano, e facilmente ed interamente, per buon tratto proteggibile, con pochi mezzi di difesa, dai Berici e dagli Euganei.

Ma per l'intera giustificazione della nostra proposta, occorre dare la dimostrazione crociata del valore, della necessità, della urgenza della proposta medesima; ed io la darò, consentendomi la Camera, coll'esaminare rapidamente le obiezioni che mi sono, o mi possono essere, mosse. E comincerò dall'obiezione più assoluta.

Non solo, si dice, la vostra linea è superflua o poco utile, ma è addirittura dannosa, e va respinta per considerazioni di ordine militare. Perchè, incrociando a Legnago la Mantova-Monselice, e a Pojana la Verona-Padova, potrebbe intralciare il movimento continuato e seguito dei treni militari sulle due linee stesse.

Se questo argomento reggesse, ne verrebbe questa conseguenza, che direte tutti assurda: supposta già costruita la nostra linea, oggi, preoccupandoci delle necessità della mobilitazione, dovremmo pensare a distruggerla! Con tale criterio, dovremmo levare tutti i binari traversati dalle principali arterie esistenti!

E, per esempio, la Parma-Mantova-Monselice, la Bologna-Padova, incrociano pure la Verona-Chioggia, la prima a Legnago, la seconda a Rovigo!

Comunque, queste supposte difficoltà sarebbero subito e facilmente vinte, raddoppiando, ove occorra, il breve tratto di binario Legnago-Montagnana, o con opportuni raccordi nelle stazioni incrociate. Appunto incontrando più linee nel suo percorso, la Bologna-Ostiglia-Treviso potrà adempiere all'importantissimo ufficio di ferrovia di collegamento.

Ognuno sa con quanta spesa (molte e molte volte il costo di questa) l'Austria abbia provveduto ad allacciare fra loro le sue ferrovie di frontiera.

Ma, lasciando questa obiezione, che mi limiterò a qualificare eccessiva, la vostra

linea è inutile, si dice, perchè si porteranno alle linee esistenti, miglioramenti tali da bastare ad ogni bisogno. E qui si adduce il parere dei Corpi tecnici competenti, militari e ferroviari; quando essi si sono pronunciati, si aggiunge, voi dovete inchinarvi e tacere.

Sempre così, onorevoli colleghi: quando gli argomenti validi difettano, si parla nel nome dell'autorità. Ma il sistema parlamentare è, essenzialmente, un sistema di discussione; e la nostra discussione non cadrà senz'altro di fronte ai responsi invocati, ma per noi non controllabili, di alti uffici, a noi inaccessibili od impenetrabili. Del resto, lo stesso Ministero mostrò di non ritenerli infallibili ed insindacabili, promovendo la Commissione d'inchiesta sull'Esercito e la Commissione parlamentare di vigilanza sull'esercizio delle ferrovie di Stato.

Onorevoli colleghi, non contrapporrò pareri a pareri, non citerò opinioni di scrittori illustri, di generali eminenti (qualche altro potrà farlo); nemmeno insisterò sulla testimonianza data da quanti in questa Camera hanno riconosciuta competenza in materia militare, i cui nomi splendono fra i sottoscrittori del nostro emendamento.

Io domando soltanto di discutere serenamente senza essere accusato, come si faceva nel Medioevo, di commettere sacrilegio contro Aristotile.

Molte cose ho udito, molte ho viste stampate; mi atterrò esclusivamente al documento ufficiale che possediamo, alla relazione della Commissione d'inchiesta sull'Esercito.

Si legge in quel documento (pagina 12): « Circa l'ordinamento della rete ferroviaria e dei canali navigabili, nei rapporti con le esigenze della difesa nazionale, la Commissione, per ovvie ragioni di competenza, ebbe a sentire l'onorevole ministro dei lavori pubblici e il Capo di Stato maggiore dell'Esercito, i quali ritengono che, con l'attuazione dei miglioramenti progettati per aumentare la potenzialità delle linee esistenti, si possano soddisfare le esigenze dell'ordinamento attuale della nostra mobilitazione. Questo però non esclude che un nuovo ordinamento dell'assetto difensivo possa consigliare nuove linee ferroviarie ed un ulteriore miglioramento delle linee esistenti ».

Consentite, onorevoli colleghi, che non vi dissimuli l'impressione provata leggendo questi due periodi.

È una semplice impressione che non do-

manda di essere dibattuta, ma non posso dissimularla: l'impressione che, con quelle meditate parole, la Commissione abbia inteso ad allontanare da sé ogni responsabilità, sia quanto al contenuto delle risposte ottenute, sia quanto all'assetto difensivo attuale del nostro paese.

Quel consenso, forse, sarebbe relativo ad un assetto difensivo, in passato predisposto, ed ora ripudiato, come risulta dalle solenni dichiarazioni fatte in quest'aula, in nome del Governo, dal predecessore dell'onorevole Casana?

Si allude, forse, alle esigenze della mobilitazione in ordine al vecchio concetto dell'immediato abbandono del Veneto, in caso di invasione del confine orientale?

Ma, allora, meglio dirlo francamente; meglio preparare virilmente il Paese alla amarissima necessità, se tale si persista a ritenerla.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Nessuno ha mai detto questo. (*Commenti*).

WOLLEMBORG. Tanto meglio. I fatti, però, devono rispondere alle dichiarazioni. Altrimenti, sarebbe anche inutile il perfezionamento delle linee esistenti con raddoppiamenti e triplicamenti di binari, che non siano consigliati da considerazioni di ordine commerciale; sarebbe inutile votare tante altre spese proposte!

E, comunque, poteva la Commissione, senza sostituirsi al ministro dei lavori pubblici ed al Capo di Stato maggiore dell'Esercito, scrivere di più di quei periodi, pur densi di significato? La semplice impressione da me provata leggendoli, non domanda di essere più oltre dibattuta..., e prosegue.

E non io riferirò, intorno agli alti Corpi tecnici, la cui autorità si allega contro la nostra domanda, alcuna delle molte cose che si dicono e si ripetono, alcuno dei severi giudizi che autorevoli colleghi hanno pubblicamente espresso; a me è sufficiente non ignorare o dimenticare un altro solo periodo di questo stesso sobrio e castigato documento (*accennando alla relazione della Commissione d'inchiesta*) dove esso constata « gravi lacune e non lievi difetti nell'assetto delle nostre difese ritenute più urgenti alle frontiere di terra e sulle coste ».

Ma le recriminazioni non servono; è il tempo di riparare, operando! E non io accennerò, più che in forma dubitativa, all'opinione, pur diffusa in quest'aula, che la pre-

ponderante posizione dell'uomo eminente che dirige l'esercizio di Stato abbia assicurato la prevalenza al criterio esclusivo dell'esercizio, naturalmente ostile ad ogni ferrovia concorrente. Io domando soltanto di esaminare e discutere, senza essere accusato di commettere sacrilegio contro Aristotile.

Vediamo, dunque, in che consistono « i miglioramenti progettati per aumentare la potenzialità delle linee esistenti ».

Si tratta del raddoppiamento di binario sulla Vicenza-Treviso; raddoppiamento necessario che dovrà essere compiuto al più presto, e non solo sulla tratta Castelfranco-Treviso, ma anche sulla tratta Castelfranco-Vicenza, e dovrà comprendere l'allargamento del ponte sul Brenta a Fontaniva. A questo proposito è opportuno ricordare come le grandi manovre dell'autunno 1903, che si svolsero tra le vallate del Brenta e del Piave, abbiano rivelato la grande insufficienza dei mezzi e degli impianti delle ferrovie esistenti in quella zona. Fu detto che, a cagione di ciò, non si siano potuti affrontare propositi di tattica militare in allora vagheggiati!

Si tratta ancora di completare il secondo binario da Bologna a Padova, che esiste da Monselice a Padova e si sta costruendo sulle tratte Ferrara-Pontelagoscuro e Rovigo-Monselice. Sarà un perfezionamento utilissimo, anche nei riguardi commerciali, dell'importantissima linea.

Ma, militarmente, il beneficio sarebbe molto minore, se dovesse restare con un binario il ponte sul Po, per gli inevitabili rallentamenti ed anche i pericoli che ne deriverebbero.

Viene infine il terzo binario che da Monselice andrebbe fin presso la stazione di Padova, dove si biforcherebbe: l'un ramo allacciandosi ai binari della stazione medesima; l'altro ramo inserendosi, dopo aver superato con un cavalcavia il doppio binario Verona-Padova, al binario di Camposampiero, a metà strada tra la stazione di Vigodarzere e Padova, cioè circa a due chilometri da questa. Così si avrebbe un binario di più da Vicenza a Treviso; un binario di più tra Bologna e Padova: le due linee esistenti, ora insufficientissime, migliorate, specialmente se si eviteranno le strozzature al passaggio del Brenta e del Po, allargando i ponti di Fontaniva e di Pontelagoscuro.

In quanto al terzo binario, da Monselice al binario di Camposampiero, esso congiun-

gerebbe Castelfranco con la Mantova-Monselice.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Wollemborg, ella non sa bene quello di cui ragiona. (*Oh! — Commenti*) Ella parla come se conoscesse cose che naturalmente non deve conoscere (*Commenti*).

WOLLEMBORG. Io ne parlo come di cose che conosco per lo studio che ne ho fatto; ed ella mi dimostrerà, se potrà, che ne ho parlato erroneamente.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. In non glielo dimostrerò, perchè io non ho mai letto nè visto che in alcun Parlamento del mondo si discuta di queste cose (*Commenti*).

WOLLEMBORG. Io ho già detto perchè e come di queste cose si doveva discutere. È inutile voler chiudere la bocca! Agli argomenti miei se ne contrappongano altri, se si hanno! (*Commenti*).

Dunque, continuerò a descrivere questi perfezionamenti, e li discuterò. (*Commenti — Conversazioni*). E dirò, riprendendo il filo del mio discorso, a parte che il migliore sbocco della Parma-Mantova-Monselice si avrebbe a Mestre con la costruzione del tronco Monselice-Mestre, basterà a me un breve esame di questa ingegnosa soluzione del terzo binario, che si vorrebbe sostenere come un sostitutivo della linea indipendente da noi vagheggiata.

Intanto ne sarebbe considerevole la spesa: 25 chilometri di nuovo binario, nuovo traforo al Cattaio di circa 650 metri, allargamento del ponte di Brusegana, cavalcavia presso Padova con relative rampe di accesso, demolizione e ricostruzione di parecchi fabbricati lungo la linea, lavori alla stazione di Padova, costruzione di una nuova stazione a Monselice per la impossibilità o la grandissima difficoltà di allargare quella esistente; un complessivo dispendio di almeno 6 milioni!

La potenzialità di questo *filo ferroviario*, sarebbe notevolmente ridotta per le forti pendenze delle rampe d'accesso al cavalcavia che dovrebbe renderlo indipendente. E si conseguirebbe tale indipendenza? No, davvero! Poichè esso si immette nel binario di Camposampiero, in un punto intermedio tra le stazioni di Vigodarzere e Padova, a questa ultima stazione sarà sempre subordinata la marcia dei treni sul terzo binario medesimo.

La stazione di Monselice dovrebbe diventare una grande stazione di concentra-

mento e di smistamento, con inevitabili manovre per scomposizione e ricomposizione dei treni affluenti specialmente da Bologna; con ingombri inevitabili e logisticamente dannosi; con probabilità di errori, in momenti di ansia e di ordini affrettati, negli istradamenti e di anomalità di servizio capaci di determinare frequenti interruzioni della linea; con facilità di ingombri, anche telegrafici, tutti gli ordini dovendo affluire alla stazione diramatrice. Ogni movimento su questo *filo ferroviario*, rimarrebbe soggetto alle disposizioni emananti dalla stazione di Padova. Bisogna supporre che tutto abbia a camminare in pratica, così come si può calcolare sulla carta, come se si trattasse di un movimento di orologeria di una macchina di laboratorio!

Ed il fattore *tempo*, che qui ha tanta importanza, e può essere decisivo? Credete che saranno più presto finiti i raddoppi di binario sulla Bologna-Monselice, questo terzo binario, col traforo al Cattaio, col cavalcavia, ecc.; o la facile costruzione dei 95 chilometri della Ostiglia-Treviso, tutti in piano, senza trafori, nè manufatti importanti?

Io mi sono fermato alquanto su questa elegante ed ingegnosa, troppo elegante ed ingegnosa, soluzione del terzo binario, perchè questo progetto, che anche per la sua inutilità in tempo di pace mi pare destinato a rimanere sulla carta, è valso tuttavia ad ottenere al piano ministeriale ambiti condiscendenze; perchè, con questo, si è creduto di dimostrare superflua la linea indipendente da noi domandata.

E qui, occorre dissipare un equivoco. Non si tratta di una linea a doppio binario contrapposta ad una linea a binario semplice, bensì del paragone tra *un* binario non indipendente (come sarebbe questo *terzo binario*), ed *una* linea indipendente. La cosa è ben diversa; e in materia siffatta ogni equivoco deve essere eliminato. Del resto, sono il primo ad ammettere che la potenzialità di una linea a doppio binario è maggiore di quella di due linee a binario semplice, finchè si tratta di trasporti in avanti, di convogliare treni dall'interno alla frontiera. Ma è altrimenti, nell'eventualità, che non possiamo escludere, di movimenti retrogradi.

E, poi, l'avere le linee attuali Vicenza-Treviso e Bologna-Padova, con binari aumentati, non esclude l'inconveniente delle strozzature, degli ingombri nelle stazioni;

non esclude il pericolo di restare con una linea inutilizzata, o paralizzata almeno temporaneamente (e nella mobilitazione, il tempo è elemento decisivo) in conseguenza di un colpo di mano, o di un accidente qualsiasi, un deragliamento, uno scontro, la rovina di un ponte, l'incendio di una stazione! A che servirebbe, allora, il duplice o triplice binario, senza una linea indipendente parallela che valga, almeno, come riserva? E questa riserva non si improvvisa.

Ed è necessario deliberarla oggi, anche per una considerazione di ordine politico. I raddoppiamenti, i triplicamenti di binari sulle linee esistenti, potete farli coi fondi della legge del 23 dicembre 1906. Ma se, in questa occasione, non si vota la nuova linea, pensate alla maggiore difficoltà di farla approvare, in appresso, quando potrà incalzare il bisogno di rafforzare il bilancio e riuscire evidente la connessione tra la spesa per un'opera richiesta dalla necessità della difesa e la necessità di maggiori imposte!

E, finalmente, il valore complessivo della rete, anche con i cinque binari che si avrebbero dopo i progettati raddoppiamenti e triplicamenti, sarà sempre troppo inferiore al paragone di quella austriaca con i suoi, tra breve, nove binari, per dispensarci dall'aggiungere prontamente almeno un'altra linea indipendente!

Onorevoli colleghi, mi affretto rapidamente alle altre possibili obiezioni. Obiezioni gravi, non per sè stesse, ma per l'autorità onde vengono, sono queste: la vostra linea non sarà redditizia; farà concorrenza ad altre linee dello Stato. Già le due obiezioni si contraddicono l'una con l'altra. Ma vi sono risposte decisive per l'una e per l'altra.

La nostra politica di costruzioni ferroviarie fu governata sempre da criteri politici, non economici. Non intendo di rievocare cose passate, note a tutti. Ma questo stesso progetto in discussione a quale concetto si ispira? Saranno forse finanziariamente utili i 90 milioni richiesti per le ferrovie della Basilicata, o i 40 per la Cuneo-Ventimiglia; e via dicendo? E le direttissime Roma-Napoli, Firenze-Bologna, Genova-Milano, non faranno forse concorrenza alle attuali congiunzioni tra quei centri? Non ne diminuiranno, almeno per un certo tempo, i proventi netti? Ma ragioni politiche ed economiche consigliano quelle costose opere, e il Parlamento le voterà.

Perchè le stesse ragioni non dovrebbero valere per la spesa di quattordici milioni per la Ostiglia-Treviso, il cui valore è indiscutibile, e per la quale sta anche il più elevato motivo di ordine politico? E poi sarà proprio poco redditizia la Ostiglia-Treviso?

Pensate che essa traverserà la zona, ora sprovvista di ferrovie, ma florida per agricoltura, industria e commercio, che si stende fra Berici ed Euganei; che provocherà vivaci scambi fra questa zona e il Po e lo Alto Veneto; che servirà gli attivi traffici di Venezia, dell'Alto Veneto, dell'Austria occidentale con l'Emilia da un lato, con la Bassa Lombardia e parte del Piemonte ed oltre dall'altro lato.

E, forse qui, proprio qui, è da cercare il motivo di una poderosa opposizione alla nuova linea, che gioverà bensì ad alleggerire la Mestre-Bologna di parte dei trasporti diretti all'Emilia ed oltre e provenienti dall'Alto Veneto e dall'Austria occidentale, scaricando le troppo aggravate stazioni di Mestre e di Padova, con vantaggio di queste e dell'intero servizio, ma ne diminuirà per qualche tempo il prodotto chilometrico, reagendo sull'altezza del coefficiente generale di esercizio.

Onorevoli colleghi, questa è una politica che si spiegherebbe da parte di un privato esercente; non con questa, bensì coi miglioramenti tecnici ed amministrativi, l'Azienda delle ferrovie di Stato deve cercare la riduzione del suo coefficiente di esercizio.

Manca ancora, si dirà, un progetto concreto della linea richiesta!

Quante ferrovie, il Parlamento ha decretato senza progetti concreti! Del resto, la costruzione dei due tronchi proposti è così agevole, i terreni che si debbono traversare sono così noti, i manufatti necessari così pochi e limitati, che il progetto dettagliato potrà essere redatto con la massima facilità e rapidità.

E poi volete subito un progetto concreto? Credo di non ingannarmi, affermando che lo troverete presso gli uffici del Corpo di Stato maggiore dell'Esercito.

Si è detto ancora: « la linea Ostiglia-Treviso rappresenta un lusso non consentito dalle condizioni economiche e finanziarie del paese, mentre agli scopi che, con essa, si intendono raggiungere viene provveduto coi lavori e miglioramenti progettati sulle linee esistenti ».

L'insufficienza ai fini prefissi di questi

miglioramenti, ho già ampiamente dimostrato. Opera di lusso non si può qualificare una linea che corrisponde con tanta pienezza agli scopi commerciali ed economici, logistici e strategici, come ho esaurientemente provato.

«No, non potrebbe qualificarsi come di lusso questa costruzione, il cui costo non eccederà in nessun caso i 14 o i 16 milioni; non potrebbe qualificarsi come di lusso questa linea se figurasse in questa legge accanto a molte altre che essa comprende, e che il Parlamento voterà volentieri.

E mi piace rilevare come la relazione della Commissione parlamentare abbia dato il primo posto, nell'esame delle domande pervenutele, all'Ostiglia-Treviso.

La Commissione parlamentare, mentre, anch'essa, allontana da sé ogni responsabilità e giudizio sulle finalità militari, così scrive considerando la linea da noi proposta nel solo riguardo dell'interesse commerciale:

« Una delle più segnalate dai nostri colleghi alla nostra attenzione è la nuova ferrovia diretta che, partendo da Ostiglia per Legnago-Montagnana-Camposampiero, vada ad innestarsi nella stazione di Treviso; vale a dire una più diretta comunicazione di Bologna col Piave e al di là del Tagliamento; e ciò per varie finalità; fra le quali quella di costituire una vera direttissima Bologna-Treviso, di assicurare alle correnti del traffico ricche pianure e splendidi colli di scaricare la stazione di Mestre di una parte del commercio di transito che vi arriva. È fuori di dubbio che notevoli vantaggi di interesse generale economico si realizzerebbero con la linea così amorosamente propugnata dai nostri colleghi...

E vengo alla questione finanziaria.

L'onorevole Wollemborg (potreste dire) che giudica severamente la politica finanziaria, ecco chiede ora una maggiore spesa! Mi accusate di contraddizione. Non sono in contraddizione, e lo proverò.

Ma, supposto che lo fossi, non vedete che vi mettete in contraddizione voi con voi stessi per accusarmi? Giacchè se respingete la mia critica dichiarandola pessimista, non potete oppormela per rifiutare questa piccola spesa.

Ma lasciamo queste schermaglie.

Potrei rispondere intanto, che la mia critica si appunta in ciò: aver volto le disponibilità del bilancio a spese men necessarie, mentre incalzano e premono più alte

necessità. Ma, ripeto, lasciamo queste schermaglie.

Voi non mi domanderete un piano finanziario diverso dal vostro; sarebbe inutile che l'esponessi: non l'accettereste; ed io non posso permettermi di far perdere tempo alla Camera.

Resterò, dunque, nell'ordine e nel metodo del vostro piano finanziario. Voi proponete di ricorrere al credito, all'emissione di certificati « per far fronte alle spese stanziare per costruzioni di ferrovie, in conformità alla tabella annessa alla presente legge, in quanto non si possa provvedere nei limiti dell'assegnazione di spesa, stabilita nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici ». Così il vostro articolo 20.

Avreste potuto determinare un rapporto tra la somma di spesa da sostenersi con mezzi effettivi e quella da fronteggiare col ricorso al credito; per esempio, fissandolo in parti eguali: metà con mezzi effettivi e metà con certificati.

Ma, niente di ciò, nel vostro piano. Niente, dunque, in esso si oppone a che, per esempio, l'emissione di certificati, nel triennio, salga da 159 milioni a 173.

Già, per le linee di cui nell'articolo 2 del disegno di legge, potrà aumentare di altri 46 milioni.

E poi, con una tabella che abbracciasse un anno di più (in realtà, la vostra tabella comprende un triennio, perchè all'esercizio 1908-909 non si assegnano che 4 milioni), si aggiungerebbero i 14 milioni della Ostiglia-Treviso, mantenendo tutte le assegnazioni proposte. Già, così avete fatto pei 9 milioni del raccordo Santo Stefano Belbo in Piemonte.

Ma mi è facile indicarvi un altro mezzo. Il ministro del tesoro ha assicurato per l'anno corrente un buon avanzo. E senza dubbio, dato il modo da voi adoperato nella formazione del bilancio, potete mettere i 14 milioni dell'Ostiglia-Treviso a carico del corrente esercizio, evitando ogni emissione a questo fine e mantenendo intatta la vostra tabella.

E, finalmente, rinviando la costruzione del terzo binario Monselice-Raccordo colla linea di Camposampiero, potete risparmiare, intanto, 6 milioni di certificati; e per fare l'Ostiglia-Treviso, basta inscrivere 8 milioni, senza alcun aumento di emissioni. Anzi, costruendo, nel primo tempo, il tronco Montagna-Treviso, conforme al nostro emenda-

mento, la spesa immediata diminuisce di 3 milioni all'incirca.

Come vedete, avete la scelta tra mezzi diversi, senza discostarvi dal vostro piano, senza sostanzialmente alterarlo.

Noi non crediamo che possa passare un *omnibus* finanziario di 600 milioni, come questo, che per lungo tempo assorbirà i mezzi del tesoro, senza includervi 14 o 11 milioni per la linea proposta; anche solo nel dubbio della sua necessità od utilità per la difesa del territorio nazionale. E poichè, per noi, non di dubbio si tratta, ma di certezza, vinciamo ogni esitazione, per allontanare da noi una responsabilità che sentiamo di non poter assumere.

E vi è un'altra giustificazione di questa spesa.

Ho già dimostrato il valore commerciale dell'Ostiglia-Treviso, per le provincie che traverserà, per le regioni che più direttamente riunirà. Ma vi è un'altra considerazione di natura economica, degna d'esser presa in esame per altri riflessi.

Nessuno può negare che la situazione attuale delle cose alimenti, nell'animo delle popolazioni venete, tra quelle classi industriali, una preoccupazione, un'inquietudine capace di reagire in senso depressivo sulle stesse energie produttive. Potrei addurne più esempi concreti. Ne fu colpita la stessa Commissione parlamentare; e lo scrisse. Perciò la spesa di questa linea, anche in tale riguardo, sarebbe un buon affare, come una valida prova di più che i pubblici poteri intendono assicurare a quelle laboriose popolazioni la tranquillità cui hanno diritto, anche per attendere con efficacia alle feconde opere della pace.

Onorevoli colleghi, si potranno accusare i deputati veneti che hanno firmato questo emendamento, di essere incontentabili, di chiedere troppo? Non credo, nessuno di voi crede, che alla deputazione veneta sia lecito muovere siffatto rimprovero; tutt'altro! Ho qui uno specchio delle spese per nuove costruzioni, divise per compartimenti. Non è opera mia, è opera dell'onorevole Maggiorino Ferraris che lo ha pubblicato nella *Nuova Antologia*, esaminando questo disegno di legge, e perorando pel suo Piemonte. Ecco la ripartizione amministrativa: « Compartimento di Napoli, 249 milioni; compartimento di Palermo, 82 milioni; di Genova, 150; di Firenze, 150; di Torino, 38 (portati, ora, a 47); delle ex-Meridionali, 30; di Milano, 14; di Venezia, 10... ».

E poi vedete, noi veneti siamo divisi; anche in questa questione, che pur dovrebbe far tacere ogni gelosia locale, siamo divisi, anche a danno di questa iniziativa, contro la quale si sono alimentati vietati pregiudizi di campanile e messe in giuoco influenze personali e parlamentari.

Ma lasciando queste questioni che non sono fra le più degne, noi veneti chiediamo questa linea come italiani; la chiedono insieme i più che cento sottoscrittori del nostro emendamento, che rappresentano tutte, indistintamente, le regioni della patria comune: bello esempio di pensiero unitario, di nobile ed alto patriottismo!

In nome di questi sentimenti, noi vi chiediamo di voler risolvere, se non appieno, almeno in modo soddisfacente il problema militare del Veneto.

Tre cose bisognano: fortificazioni al confine orientale, aumento delle gnarnigioni, ampliamento della rete ferroviaria.

Gli sbarramenti varranno, essenzialmente, a ritardare l'avanzata nemica e a dare tempo a noi per la radunata e lo schieramento.

L'aumento delle guarnigioni nel Veneto non sarà possibile che in misura assai scarsa. Senza dire che un notevole addensamento di truppe nelle vicinanze immediate della frontiera, ad imitazione dello Stato vicino, potrebbe apparire un provvedimento oltrepassante quella serena misura che dobbiamo imporre a noi stessi verso la potenza alleata; conosce ciascuno di noi quali difficoltà di ordine interno incontri lo spostamento di un solo battaglione o di un solo squadrone; ciascuno di noi potrebbe riferire qualche aneddoto interessante a prova che mutare stanza a un riparto è cosa ardua tanto da averne, il più spesso, fatto abbandonare lo stesso tentativo.

Da ogni lato, per qualunque verso si consideri l'argomento, riesce maggiormente confortata la conclusione che l'intensificazione della rete ferroviaria del Veneto è il miglior mezzo della nostra difesa, è il maggior rimedio della nostra debolezza verso il confine orientale.

Onorevoli colleghi, ho finito. Se l'esperienza parlamentare non mi ammonisse che, entro questo recinto, mai, o quasi mai, un discorso ha spostato un voto, oserei sperare che le buoni ragioni esposte abbiano ad avere qualche pratico valore.

Esula dalla nostra iniziativa qualsiasi movente politico. Lo attestano i nomi della

maggioranza dei sottoscrittori del nostro emendamento.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, onorevole ministro della guerra, onorevole presidente del Consiglio, accettatelo; o almeno vogliate non contrastarlo, mettendo la questione politica, o minacciando il ritiro della legge. (*Commenti*).

Noi abbiamo così profonda convinzione della bontà della nostra causa da sperare che voi, onorevoli ministri, saprete ascoltare la nostra preghiera, che voi, onorevoli colleghi, saprete accogliere la nostra proposta. Noi, in ogni caso avremo compiuto il nostro dovere. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Campus-Serra, Gucci-Boschi e Pozzi Domenico a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CAMPUS-SERRA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Proroga della tombola telegrafica a favore degli Istituti ospedalieri di Cagliari ».

GUCCI-BOSCHI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Concorso dello Stato nelle spese per le onoranze ad Evangelista Torricelli e per la mostra d'arte in Faenza ».

POZZI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, già approvato dal Senato: « Stato degli impiegati civili ». (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Le relazioni su questi disegni di legge saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

PRESIDENTE. S'intende che l'onorevole Wollemborg, come ha egli stesso dichiarato, ha svolto col discorso testè pronunciato anche il suo emendamento; e rimane parimente inteso che tutti gli oratori, i quali, parlando nella discussione generale, tratteranno le questioni che sono oggetto degli emendamenti da loro presentati, avranno in questo modo già svolto gli emendamenti medesimi.

Spetta ora di parlare all'onorevole Giuseppe Majorana.

L'onorevole Giuseppe Majorana ha presentato un ordine del giorno, firmato anche da altri deputati, del quale dò lettura:

« La Camera invita il Governo a provvedere all'esecuzione delle leggi ed a prendere i provvedimenti necessari per accelerare la costruzione delle ferrovie complementari di Sicilia e quelle altre che sono reclamate dai più urgenti bisogni dell'isola.

« Giuseppe Majorana, Furnari, Faranda, Gallo, Avellone, Finocchiaro-Aprile, Tasca, Fili-Astolfone, Di Sant'Onofrio, Giardina, Francica-Nava, Rizzone, Testasecca, Gesualdo Libertini, Grassi-Voces, De Felice-Giuffrida, Aprile, Pasquale Libertini, Di Lorenzo, Florena, Ippolito De Luca ».

L'onorevole Giuseppe Majorana ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

MAJORANA GIUSEPPE. Onorevoli colleghi! L'inaspettato consenso che da tanti onorevoli ed illustri colleghi della deputazione siciliana è venuto oggi alla mia modesta parola, e ciò con la firma da loro apposta al mio ordine del giorno, mi rende maggiormente esitante; perchè penso che, oltre la gravità degli interessi, di cui devo intrattenervi, mi è anche necessario rispecchiare il pensiero di questi nostri colleghi, i quali appartengono a tutte le sette provincie di Sicilia. Ed io, prendendo parte a questa discussione, intendo anche svolgere una interpellanza che avevo diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella quale il problema ferroviario della Sicilia veniva accennato nel triplice rapporto del 'odierno disegno di legge, degli urgenti bisogni dell'isola, e delle leggi dello Stato.

Io mi occuperò dunque, per quanto potrò, del problema ferroviario in relazione alla Sicilia.

E qui una constatazione.

La condizione in cui si trova chi vuol occuparsi del problema ferroviario siciliano, è in gran parte diversa da quella di chi tratta del problema ferroviario di altre regioni della nostra patria. Inquantochè, soprattutto, noi siciliani non abbiamo da dare la dimostrazione dell'importanza, e della necessità, delle linee che veniamo a domandare.

Questa dimostrazione è stata fatta, e su

essa è generale ed unanime il consenso. Non solo, ma per l'esecuzione di gran parte di tali linee, e oserei dire per l'intero complesso, vi è di già la legge. Vi sono diverse leggi dello Stato, delle quali non rimarrebbe che invocare l'osservanza, chiederla a coloro che reggono i destini della patria.

Infatti, o signori, il problema ferroviario siciliano non nasce oggi, nè in occasione di questo progetto. Esso, nella fase in cui dobbiamo oggi prenderlo a trattare, muove dalle leggi del 1879 e del 1888.

Sono precedenti che la Camera deve tener presenti, perchè costituiscono titolo all'esecuzione dei lavori ferroviari siciliani.

La legge del 20 luglio 1888, in esplicitazione del programma ferroviario fermato da essa e dalla precedente legge del 1879, comprendeva la linea Castelvetro-Porto Empedocle: una linea la quale avrebbe dovuto abbracciare ben 158 chilometri, e doveva essere costruita a scartamento ordinario.

Per questa linea, la stessa legge 20 luglio 1888 stabiliva i fondi nella somma di 55 milioni, e li stanziava nella loro totalità per gli esercizi 1892-93 a 1897-98.

Si doveva dunque pensare, in virtù di questa legge, all'esecuzione di tale linea. Ma si arrivò fino al 1901, e fu nominata una Commissione reale per lo studio delle ferrovie complementari. In seguito allo studio di tale Commissione, si pensò un'altra cosa: sostituire a quella linea da farsi a scartamento ordinario, una rete da costruirsi a scartamento ridotto, la quale potesse servire una maggiore zona dell'isola e avere quindi, per questo riguardo, importanza più grande.

Lo scopo era di mettere in rapida ed economica comunicazione tutti i centri agricoli e le solfate di quella regione coi porti di Sciacca, Porto Empedocle, Licata, con le stazioni di Castelvetro, Girgenti, Canicattì e Licata della rete sicula occidentale, e con la stazione terminale, anch'essa a scartamento di un metro, che da San Carlo giunge a Palermo.

Si pensò anche, e desiderò, che tale nuova rete, allacciandosi alla linea San Carlo-Corleone Palermo, fornisse un insieme di circa 430 chilometri, tutti dello scartamento di un metro, mediante i quali la parte meridionale dell'isola fosse congiunta nella maniera più facile, non solo ai suoi naturali punti di sbocco, ma anche con la parte settentrionale, cioè con Palermo.

Questo scopo era da raggiungere mercè la costruzione di ben otto linee che la Camera certamente ricorderà, poichè non poche volte è occorso parlarne. Fu presentato pertanto il progetto di legge che fu poi la legge 4 dicembre 1902, ed esso diceva, come la legge stessa dice: « Il Governo del Re è autorizzato a concedere all'industria privata, ecc. le seguenti linee:

- 1° Castelvetro-Memfi-Sciacca;
- 2° Castelvetro - Partanna-Sambuca, San Carlo-Bivio-Sciacca;
- 3° Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;
- 4° Lercara-Prizzi-Bivona-Cianciana-Greci (Ribera);
- 5° Girgenti-Porto Empedocle;
- 6° Girgenti-Favara-Naro-Canicattì;
- 7° Naro-Palma-Licata-Licata Porto;
- 8° Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina ».

Ma queste linee, o signori, non esaurivano il problema ferroviario siciliano. Era fin d'allora dichiarato che altre linee dovevano costruirsi; ed i proponenti della stessa legge 4 dicembre 1902, che stabiliva appunto la costruzione delle otto linee dette, essi, i ministri Balzano e Di Broglio, aggiungevano: « trattasi di creare il nucleo di due grandi reti economiche (quella di cui parliamo di Sicilia, e l'altra di Basilicata e Calabria) da completarsi con successive concessioni ».

Aggiungevano ancora quegli onorevoli ministri: « Ed infatti in Sicilia potranno esser costruite:

- 1° la Giardini-Leonforte, che s'innesterebbe alla progettata Piazza Armerina-Assoro, farebbe centro a Nicosia, e potrebbe diramarsi da una parte fino a Mistretta e a Santo Stefano di Camastra, e dall'altra fino a Termini;
- 2° la Paternò-Nicosia per la valle del Salso;
- 3° la Siracusa-Ragusa-Vizzini;
- 4° la Piazza Armerina-Terranova;
- 5° infine la Piazza Armerina-Caltanissetta-Canicattì ».

L'onorevole relatore della Commissione di allora, l'onorevole Finocchiaro-Aprile, firmatario del nostro ordine del giorno, raccomandava anch'egli, a compimento del programma ferroviario della Sicilia, la costruzione di queste linee.

Che ne seguiti ?

La legge stessa del 4 dicembre 1902 autorizzò bene la concessione di quelle prime otto linee che ho indicato, a scartamento ridotto, non inferiore a metri 0.95, in sostituzione della Castelvetro-Porto Empedocle. Stabili la sovvenzione chilometrica massima nella somma di lire 8,500 per la durata massima di 70 anni. Stabili anche l'onere finanziario, ponendo 2 milioni nel bilancio del 1904-905, 4 milioni nel bilancio del 1905-906, e per l'esercizio 1906-907 ponendo tutto quanto fosse necessario per provvedere alla costruzione delle otto linee medesime, entro la cifra massima di 7 milioni.

Poi la legge istessa stabilì anche una clausola per garantire l'esecuzione, e cioè: fra due anni, per le linee non concesse, si provvederà con legge speciale alla loro costruzione.

Si credette in Sicilia di aver fatto un gran passo, di avere già pronta una vasta e molto utile rete ferroviaria in imminente costruzione. Ma dal 1902 andiamo al 1905 e il Parlamento ha bisogno di fare una nuova legge, la quale dovrebbe affrettare l'esecuzione della legge precedente. Si ha così il progetto poi legge 9 luglio 1905, ministri proponenti Tedesco, Luzzatti, Majorana.

Allora il Governo nella sua relazione alla Camera rilevò gli ottimi fini della legge del 1902, ed espresse proposito di accelerare la costruzione delle ferrovie siciliane già poste in legge, estendendo in pari tempo ad esse i benefici che la recente legge per la Basilicata aveva portato.

Di questa legge del 1905, fu relatore lo stesso proponente onorevole Tedesco; il quale fece il notevole rilievo che nessuna linea per la Sicilia era stata intanto concessa. Inoltre, egli raccomandò ancora il sistema delle concessioni all'industria privata, però con la clausola: «fermo l'obbligo dello Stato di assumere la costruzione diretta di tutte le complementari e di altre linee, se intanto non fossero concesse all'industria privata».

Allora il sistema delle sovvenzioni non aveva dato, dirò, quella mancanza di risultati, che si è poi maggiormente affermata; e quindi il relatore della Commissione poteva dire, in sostanza: sta bene che le linee si eseguano col sistema delle sovvenzioni chilometriche, ma è necessario, se le concessioni non si faranno, che lo Stato si impegni alla esecuzione diretta.

Il costo preventivato per le complementari della Sicilia nella legge 9 luglio 1905 era di 52 milioni.

E la legge stessa stabilì, notiamo bene i termini, onorevoli colleghi:

« Il Governo provvederà mediante appalti a misura od a prezzo fatto alla costruzione... d) delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia ».

Ed aggiungeva (è il caso di dire che si contavano proprio i mesi e i giorni, se non le ore), aggiungeva: « entro otto mesi dalla pubblicazione di questa legge, le ferrovie dette potranno essere concesse all'industria privata, ecc. »

Previde la legge stessa anche il progetto, in base a cui la concessione potesse esser fatta, ed era il progetto di massima presentato dalla Commissione reale nel 1901. Definì le condizioni per ottenere la sovvenzione massima. E stabilì nuovamente la clausola dell'esecuzione, con un nuovo termine: « entro il primo giugno 1906, sarà provveduto con legge speciale ai mezzi occorrenti per accelerare l'esecuzione delle ferrovie di cui all'articolo 6 », cioè quelle dette.

Qui fu anche introdotto il provvido articolo 13, per cui si aumenta il sussidio massimo chilometrico fino a 7,500 lire, per quelle linee che, attraversando in gran parte regioni montuose, richiedano notevoli spese di costruzione, e siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra di loro o con quelli di provincia, o a collegare comuni la cui complessiva popolazione superi i 100 mila abitanti, o a unire due linee litoranee dello Stato.

E aggiunse la legge stessa del 1905: nel bilancio annuale del tesoro, sarà stabilito l'importo massimo complessivo delle sovvenzioni per ferrovie non comprese fra le complementari, da concedersi nell'anno in base alla legge, ecc.

Dunque voi vedete che il problema si veniva contemporaneamente estendendo in relazione alla non esecuzione delle leggi. Non si parlava più soltanto delle complementari, ma anche di altre linee che reclamavano, e grandemente, la loro esecuzione. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi! Io non m'indugio minutamente nella storia dolorosa del problema ferroviario siciliano. E salto al progetto presente.

Nella relazione ministeriale che precede questo disegno di legge, si enumerano le

linee a cui già si è provveduto, e che, purtroppo, non appartengono alla regione siciliana. E segue, la relazione ministeriale medesima, con queste parole: « Invece apparve in breve la necessità di provvedere con leggi speciali alla costruzione delle ferrovie sicule. »

Prendiamo atto di questa preziosa confessione.

E in nota la relazione indica le complementari della Sicilia e la spesa autorizzata con la legge 9 luglio 1905 in milioni 52. Ma il Governo dichiara insufficiente codesta somma, e autorizza altri 30 milioni, quelli ricordati poco fa dal collega Wollemborg nella sua distribuzione geografica degli assegni fatti con questo progetto.

Ma se noi vogliamo sapere lo stato delle concessioni e costruzioni delle complementari siciliane al giorno d'oggi, non abbiamo che a leggere l'allegato 1 del progetto. E in esso troviamo che tali linee hanno una lunghezza complessiva di 450 chilometri, che i lavori in corso sono fra esse per 28 chilometri, che è stato approvato il contratto d'appalto per altri 23 chilometri, e che v'hanno lavori deliberati per 13 chilometri, in totale 64 chilometri. Vi sono poi 17 chilometri in corso di esame, e sono i tronchi San Marco-Sciacca, Lercara Scalo-Lercara Città e Naro-Camastra.

Restano 369 chilometri, per i quali ancora debbono essere presentati i progetti.

Dunque vediamo che il minimo è allo studio od in esecuzione; e che per il massimo si devono ancora presentare i progetti.

Il Governo che cosa dice nella sua relazione? Fa un'altra dichiarazione, e di essa ringrazio l'onorevole ministro. Dice il Governo: non riteniamo risoluto il problema delle comunicazioni nostre ferroviarie; nè dimentichiamo che altri impegni esistono, o sono prossimi a maturarsi, per le decisioni stesse adottate dal Parlamento, e che altri voti e altre esigenze attendono soddisfazioni. (*Conversazione tra l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole ministro del tesoro*).

Ed io desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici volgesse la sua attenzione a quanto io dico...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io sto precisamente ragionando col collega del tesoro delle cose che ella sta dicendo.

MAJORANA GIUSEPPE. Andiamo oltre. La relazione Calissano è il secondo do-

cumento importante nella presente fase. E la relazione Calissano francamente, e lealmente, riferisce gl'inviti nostri e della Sicilia a portare avanti al Parlamento le nostre istanze per il completamento sollecito delle linee nell'isola, cioè per la esecuzione rapida di quelle delle quali lo Stato ha, con precedenti leggi, assunto la costruzione diretta, e per la concessione di altre linee nuove che si ritengono indispensabili.

Noi siciliani ringraziamo l'onorevole relatore per questa dichiarazione.

Quindi egli ricorda, oltre le complementari per cui sono i tassativi impegni legislativi, le linee nuove; e ne indica sei:

1° la Paternò-Nicosia per la Valle del Salso;

2° la Giardini-Leonforte e diramazioni a Santo Stefano per Mistretta e da Nicosia a Termini Imerese per le Madonie;

3° la Siracusa-Ragusa-Vizzini con diramazione Vittoria-Biscari;

4° la Piazza Armerina-Canicatti;

5° la Trapani-Castellammare del Golfo;

6° la Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina.

Aggiunge da ultimo le ferrovie del Bosco etneo.

Di tutte queste ferrovie, che rappresentano un vero e grande bisogno della Sicilia, noi conosciamo, per le precedenti nostre discussioni, per quello che dalla voce viva del paese è giunto a noi, e per quanto anche è espresso nell'attuale disegno di legge, noi conosciamo, dico, il diritto di cittadinanza, e di esecuzione, che esse hanno.

Or su esse bene si presenta in prim'ordine la Paternò-Nicosia per la Valle del Salso.

Da venti anni, questa linea busa alle porte dell'approvazione e dell'esecuzione. E recentemente è stata approvata in tutto il suo percorso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindi, su essa si è riunito il consenso, ed io ne sono grato, del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero del tesoro. E ora essa è innanzi al Consiglio di Stato, e tutto fa sperare che, esaurite le forme di regolamento, possa benissimo procedersi alla concessione e alla costruzione.

È questa, onorevoli colleghi, una linea di importanza grandissima, la quale basta che sia considerata nel suo tracciato per dare la ragione viva di sè stessa. Essa si attacca alla Circumetnea, che parte da Catania; e quindi va a congiungersi con quel grandissimo centro industriale, e di vita, e di pro-

gresso, che è ogni dì più la città di Catania. E, cominciando da Paternò, percorre le fertili rive del Simeto. Giunge, con una diramazione, sino alle miniere di Centuripe. Riunisce le popolazioni, e per quanto si può i centri, di Centuripe, Regalbuto, Gagliano Castelferrato. Traversa la valle Sperini, e giunge a Nicosia. Con altra diramazione, va ad Agira e Nissoria e fino al bivio di Assoro, dove incontra la ferrovia Leonforte-Piazza Armerina. Con altra diramazione ancora, dal ponte vecchio di Cerami si avvicina a Cerami, e continua fino a quell'alta vetta, gloriosa nella storia antica dell'isola nostra, che è Troina.

Tale linea darà vita, possiam dire al circondario di Nicosia, per ora quasi segregato dal consorzio civile; arricchirà tutta quella importante regione agricola, anche con le sue diramazioni dette per Centuripe, Assoro e Troina.

Onde bene si spiega come tutte quelle popolazioni siano esultanti, per l'avvicinarsi della realizzazione dei loro più ardenti voti, e come esse bene ringrazino tutti coloro che hanno potuto a ciò, con la loro opera, concorrere.

Altra linea importante ricordata dall'onorevole relatore è la Siracusa-Ragusa-Vizzini, per la quale vi è anche, come per la Paternò-Nicosia, la domanda di concessione, fatta da apposito consorzio.

Anch'essa batte alle porte dell'esecuzione. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato parere favorevole, ed è stata anche stabilita la misura del sussidio.

È da notare in essa la diramazione Vittoria-Biscari. L'onorevole relatore la nota anche egli. Ed aggiungo, o forse è compresa nella generica denominazione del tracciato, la diramazione Giarratana-Ragusa.

Non è da discutere poi l'importanza di altre linee, come la Trapani-Castellammare del Golfo, la quale mette in comunicazione diretta Palermo e Trapani; e come la Canicattì-Piazza Armerina e la Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina, le quali congiungeranno Piazza Armerina, e Caltagirone, quest'altra regina dei monti, con la costa meridionale dell'isola, e con la linea Licata-Santa Caterina della rete principale.

Per il tronco ferroviario Castellammare-Calatafimi-Trapani, del quale si interessa specialmente il collega Di Lorenzo, che ha presentato un apposito ordine del giorno, è da osservare che ne fu riconosciuta l'opportunità fin dal 1902; e anche allora la Com-

missione della Camera espose le ragioni che militano per l'esecuzione di esso, come ha fatto anche la Commissione che esamina il presente progetto di legge.

Viene poi, onorevoli colleghi, (e qui mi richiamo in parte alle cose sulla strategia, che con tanto magistero d'arte il precedente oratore, l'onorevole mio amico Wollemborg, vi ha esposto, — perchè anche a codeste cose può aver attinenza la linea di cui parlo, e quindi la relativa questione deve essere qui prospettata) — viene, dico, una linea di grande importanza, ed è la Giardini-Leonforte.

La quale ha per fine di riunire direttamente le diverse reti ferroviarie interne dell'isola, con la parte litoranea orientale, e con Messina.

Questa linea ha anche una utilità veramente militare, più volte in quest'aula messa in rilievo; perchè darebbe essa sicurezza assoluta pel trasporto diretto, e per l'interno dell'isola, e non lungo le perigliose coste del mare, di truppe, fra la piazza forte di Messina, e il campo trincerato di Castrogiovanni, e con Piazza Armerina.

È una linea, dunque, di una importanza notevolissima, e nazionale politica, oltre che nel consueto e grande campo dell'economia, e cioè dell'agricoltura, dell'industria, e del commercio.

Il suo percorso sarebbe di chilometri 135. Senonchè, dopo la concessione della Paternò-Nicosia e sue diramazioni, la Giardini-Leonforte sarà compresa per 52 chilometri nella Paternò-Nicosia stessa. Infatti, il tracciato Troina-Pontevecchio-Cerami-Gagliano-Agira-Nissoria-Assoro-Leonforte, può ritenersi la parte estrema della Giardini-Leonforte.

Resta l'altra parte a farsi separatamente, fra Giardini e Troina, e sono chilometri 85.

Riguardo a questa linea, di cui tanto, noi deputati siciliani e più specialmente i colleghi di Messina, (ai quali noi di Catania ci siamo lealmente associati), vi abbiamo intrattenuto, e vi intratterremo finchè Governo e Parlamento non arriveranno alla sua esecuzione, il compito sarà dunque semplificato, per l'esecuzione della Paternò-Nicosia. E tanto da non rimanere più l'antico suo nome di Giardini-Leonforte, ma potersi chiamare Giardini-Troina.

Non si nascondono però difficoltà economiche e tecniche, per la campagna da percorrere, e quindi pel costo, che eccederà certamente le misure di sussidi fin qui consentite. Ma se poniamo mente alla sua im-

portanza anche nazionale, cui testè mi riferivo, ove provvide leggi non intervengano per aumentare i limiti del sussidio chilometrico, non sarà fuori luogo sostenere che per tale linea lo Stato medesimo assuma un giorno l'esecuzione; come è a dire, occorrendo, per la stessa Paternò-Nicosia.

La necessità vuole che codesta linea si compia. Ed io do lode all'onorevole relatore che espressamente l'ha ricordata insieme alle altre linee.

Viene da ultimo la ferrovia elettrica del bosco etneo.

L'onorevole collega Wollemborg, poco fa, riferiva il giudizio dell'onorevole illustre collega nostro generale Dal Verme, sopra alcuni dati di importanza strategica.

Se io potessi qui riportare le parole dello stesso generale Dal Verme, vi direi che le contrade che dovrebbero essere servite dalla ferrovia etnea, come egli stamani mi diceva, sono uniche al mondo, per la bellezza, per l'importanza, pel modo come si presentano innanzi alla grande, maestosa natura di quel vulcano, che è unico in Europa, l'Etna.

Ebbene, tutta questa regione, e possiamo ben dire la parte più bella dell'Etna, nell'interno di quel cerchio molto largo e necessariamente disuguale e incompleto, che ora tocca il mare e ora si eleva a notevolissime altezze nella montagna, e che è la Circumetnea, tutta questa regione, è priva di comodi e rapidi allacciamenti.

Non vi ha che la vecchia strada rotabile.

Non vi ha che la strada rotabile dunque, possiamo dire, per il grande versante dell'Etna che mette capo a Catania, e scende, da un lato, fino a Paternò e Belpasso, e, dall'altro, fino ad Acireale e Giarre-Riposto.

E sono paesi e territori ricchi di produzioni agricole; ricchi per il traffico delle persone, oltrechè delle merci, fra loro e il capoluogo provincia Catania e gli altri maggiori centri di consumo ed esportazione; importanti per il movimento che si direbbe dei forestieri; importanti per gli studi di ogni natura che mettono capo al grande vulcano.

E aggiungerei che la condizione in cui quella regione si trova, di dover subire di tratto in tratto disastri a causa di terremoti, di eruzioni, di piogge di pietre e di lapilli provenienti dall'Etna, e che mette in subbuglio intere popolazioni, e distrugge alle volte le più sudate opere del lavoro umano, rendendo necessaria la fuga ed il

pronto aiuto, dimostra che in quelle contrade, oltre l'antica strada rotabile, è necessario avere mezzi di trasporto e comunicazioni ben più rapide e pronte. (*Approvazioni*).

Ebbene, l'idea della ferrovia elettrica etnea non è nuova.

Fin dal 1892, la provincia di Catania votava un sussidio per la costruzione di tramvie a vapore etnee. Poi si parlò di ferrovia elettrica, e vi fu una nuova deliberazione di sussidio da parte della provincia di Catania. Dopo, si tornò a parlare di tramvie, essendo queste reputate più atte, data la topografia della regione, ricca di colture intensive, e densa di popolazioni distribuite in centri assai vicini fra loro e spesso allineati con quasi continuità sulle strade comunali e provinciali.

Si aggiungono, per le tramvie elettriche etnee, i bisogni e le abitudini locali, che sono principalmente per i piccoli tragitti e le distanze non obbligatorie, a differenza di quelle fra le stazioni ferroviarie. Si aggiungono ragioni di economia, la spesa di costruzione ridotta a un terzo rispetto alla ferrovia, costruendosi la tramvia sulle strade rotabili esistenti; la spesa di esercizio minore, facendosi meno del personale delle stazioni, ecc., ecc.

La intera rete tramviaria, di già studiata e progettata, fa capo verso ovest a Paternò e Santa Maria di Licodia, verso sud a Catania, e verso sud ad Acireale e Riposto. E sono circa 150 chilometri, il cui impianto si valuta debba costare 13 milioni e mezzo.

Ma si è proposto anche di procedere per gradi, e dividere l'intera rete delle tramvie elettriche etnee in due serie: di cui una prima, di più pronta esecuzione, suddivisa nelle due linee seguenti:

1^a Catania-Barriera del Bosco-S. Agata li Battiati-San Giovanni la Punta-Viagrande-Trecastagni-Pedara-Nicolosi Belpasso;

2^a Paternò-Belpasso-Camporotondo Etneo-San Pietro Clarenza-Mascalucia-Gravina-Barriera del Bosco.

Sono 43 chilometri, per una spesa di milioni 4 e mezzo.

L'altra serie integrerebbe le comunicazioni fra Mascalucia e Nicolosi, Tremestieri, S. Giovanni la Punta, Trecastagni e Viagrande; e svolgerebbe la linea Viagrande-Fleri-Zafferana Etnea-Milo, e il resto per Fleri, Pisano, Bongiaro, Santa Venerina, Macchia, S. Alfio la Bara, fino a Giarre Riposto, e fino a Mangano, Guardia, Acireale,

tornando a San Giovanni la Punta per Aci Catena, Aci S. Antonio e San Gregorio.

Procedura da seguire per l'esecuzione. Quale può essere? La costruzione per parte di una società privata? O la costituzione di un consorzio fra provincia e comuni e conseguente concessione? O l'intervento più largo e maggiore dello Stato, quale l'esperienza dimostra necessario?

E, d'altro canto, si faranno tramvie elettriche, o una ferrovia?

Qui si tratta di questioni principalmente tecniche ed economiche, e non è il luogo di entrare in questi particolari. Ora è il momento di affermare la necessità di avere la linea, di avere la rapida comunicazione dell'elettrico per tutta la ridente plaga etnea.

La relazione della Commissione è anche qui documento importante, ed io rendo grazie all'onorevole Calissano, il quale in essa riconosce l'utilità della linea etnea, ed esprime che « lo Stato può e deve cooperare alle iniziative che sorgono per iniziarle e completarle ». E partecipa, l'onorevole relatore, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha comunicato che una domanda di concessione per questa linea etnea fu presentata nel 1903, insieme ad un progetto a scartamento ridotto, per la lunghezza di chilometri 53, e l'importo totale di otto milioni; domanda che però non ebbe seguito.

Ecco quali sono le linee che la Sicilia, e in particolare le sue zone fin qui meno favorite o servite, ferroviariamente parlando, vivamente reclamano.

E, dopo ciò, mi affretto alla conclusione del mio dire, ritornando per qualche semplice pennellata al complesso problema ferroviario siciliano.

In Sicilia si attendono dunque le otto complementari, le altre sei linee indicate, le ferrovie etnee.

L'importanza di tutte queste linee è riconosciuta, sia dall'onorevole ministro, sia dall'onorevole relatore. Ma si dice, e son le parole dell'onorevole relatore: nel programma dell'ora presente, manca l'importanza, l'urgenza, l'improrogabile necessità, per includerle nell'articolo 2 di questo progetto, cioè concessione o costruzione diretta dello Stato entro un anno.

Ma qui permetterà la Camera che io faccia una domanda. È semplicemente questione di riconoscere l'utilità? O vi è già un titolo maggiore, costituito per legge?

Tre leggi vi furono, e vi sono: la legge del

1888: costruzione della Castelvetro-Porto Empedocle, da farsi entro il 1898, con uno stanziamento di milioni 55; la legge del 1902, che sostituì alla Castelvetro-Porto Empedocle le otto linee ridotte, alla cui esecuzione si doveva provvedere entro due anni, cioè entro il 1904; la legge del 1905, che dice: si provvederà entro un anno, ed aggiunge: entro il 30 giugno 1906, o concessione o legge speciale per i mezzi occorrenti per accelerare l'esecuzione; e stanziò milioni 52 per le sicule.

Vi ha dunque un triplice titolo per la concessione e l'esecuzione delle complementari siciliane.

Adunque, la inclusione di esse nell'articolo 2 del presente progetto non sarebbe stata fuor di luogo. Tanto vero, che anche oggi l'onorevole ministro dice, come ho rilevato: apparve in breve la necessità di provvedere con leggi speciali alla costruzione delle ferrovie sicule.

Ma per le complementari si fa una cosa utile. Si aumenta di 30 milioni lo stanziamento dei fondi, portandolo a 85 milioni.

Se non che, sorgono qui varie domande. Quando si spenderanno questi 30 milioni? E quando gli altri? E soprattutto, quando si avranno le linee?

Perchè, se io ho l'onore di parlare, posso dire, nel nome della rappresentanza intera della Sicilia, che, in parte, ha firmato il mio ordine del giorno, e per il resto ritengo sia interamente consenziente nelle mie parole, devo pur dire che in 30 anni la Sicilia non ha avuto altro che questo: del programma del 1879, la Messina-Patti al tronco Cerda-Termini, la Siracusa-Licata, la Valsavoja-Caltagirone. Dopo, registriamo la Circumetnea, la linea di Corleone, e la linea privata Palermo-Trapani, poi riscattata. E dei 450 chilometri delle complementari, non vi sono, in corso di lavoro o appaltate o deliberate, o in corso di studio, che quei pochi di cui parla la relazione ministeriale.

Ma si dirà: la colpa viene anche di laggiù; perchè lo Stato dà i sussidi per le costruzioni, ma di laggiù non vengono i progetti; di là non spunta il capitale; e però altre linee meglio elaborate e appartenenti a centri meglio forniti di capitali assorbono i sussidii che mette nel suo bilancio.

Signori, io non so donde venga la colpa. Ma certamente una distribuzione geografica dei sussidi chilometrici, dopo l'esperienza fatta, s'impone; e, se trovaste modo di sta-

bilire che i sussidi si diano, in relazione all'importanza delle regioni e delle linee che si devono costruire, e che siano accantonati a servizio di quelle regioni medesime quando non vengano attribuiti in determinati anni, molto bene, io credo, fareste. (*Approvazioni*).

Anche ora, nel presente progetto, un pericolo si affaccia per l'articolo primo. Vi si dice: pei tre esercizi dal 1909 al 1912, le somme stanziare per ogni linea o gruppo di linee possono essere stornate a favore di linee o gruppi della tabella stessa, salvo reintegro nell'esercizio successivo. Vi sono i 30 milioni assegnati alle complementari, compresi nelle somme stanziare di cui si parla. Ed io domando: saranno stornati? E saranno reintegrati?

Bene è a considerare, e in generale, o signori, che il problema ferroviario è essenzialmente nazionale. Vi si connettono certamente interessi locali; ma questi sono anche essi, non bisogna disconoscerlo, interessi nazionali. Vi si connettono anche direttamente interessi generali. Vi si connettono problemi e bisogni di giustizia distributiva e di equità, di pagamento di imposte, di alta politica. A tutto ciò bisogna por mente; e non è giusto che, per una ragione o per l'altra, si trascuri per lunghi anni la soluzione del ponderoso problema ferroviario di una intera regione, senza venire a quelle costruzioni che le leggi stesse hanno disposto. (*Approvazioni*).

Nè io qui rifarò la questione che è stata fatta in base all'articolo 20 della legge sulle convenzioni; la questione intorno ai mille chilometri, che si dovevano costruire, che non sono stati costruiti, e per cui l'obbligo della costruzione legalmente non è venuto mai meno. Ieri ne parlava molto opportunamente l'onorevole Visocchi.

Ma io dirò bene che si è un po' confusa la classe delle complementari con le non complementari.

Del resto, queste ferrovie si possono chiamare complementari tutte; e più che complementari sono d'importanza principale, e necessarie per sè stesse, in quanto servono a grandissimi interessi del paese.

L'obbligo dello Stato è tassativo e chiarissimo per tutte esse: per le complementari propriamente o così dette, vi ha la legge che le indica nominativamente; e per le altre, vi sono le leggi delle sovvenzioni, con le quali, in parte almeno, avrebbero dovuto o potuto essere già costruite.

E notate che questa povera Sicilia è trattata in maniera affatto secondaria e inferiore. Sono tutte linee a scartamento ridotto. Non ve n'è neppure una, per cui si domandi lo scartamento ordinario; in questo programma che la Sicilia accetta, pur di vedere servita dalla ferrovia una maggiore zona del suo territorio; e pur di conseguire la ferrovia, contentandosi di una spesa e di un servizio minori, non potendo avere i maggiori. E pure questo stesso non si dà, neanche quando la legge è stata discussa e votata. O si dà molto lentamente, e a spizzichi.

Io concludo. E riassumo il mio dire in una proposizione:

Credete voi che la Sicilia possa essere soddisfatta nelle sue aspirazioni, per questo progetto?

A che si riduce esso circa gli stanziamenti? Sono 542 milioni di nuova spesa; di cui 242 per aumenti di assegnazioni e 300 per linee nuove. Nei 542, vi sono i 30 milioni detti per la Sicilia, e sono aumenti di assegnazione.

Ma che cosa faremo noi perciò? Faremo domanda per aumenti di assegni, o per indicazione di nuove linee?

Non ne faremo; perchè comprendiamo qual'è l'importanza di questa discussione, e comprendiamo il momento in cui Governo e Parlamento si trovano.

E perciò, farò una sola domanda e una esortazione, in nome di tutta la regione siciliana, e cioè: vogliate voi signori del Governo provvedere all'osservanza e all'esecuzione delle leggi, e quindi all'esecuzione delle linee già stabilite per legge; vogliate fare, inoltre, gli stanziamenti quanto più larghi potete, per i sussidi chilometrici; ed entro essi, fate alla Sicilia la parte che le spetta, e quello che per lei non si spende oggi serbatelo per domani.

E frattanto, noi siciliani diremo, rivolgendoci anche al Parlamento: grazie, perchè riconoscete che le linee da costruire in Sicilia sono tutte importanti e necessarie. Ma non vogliate ritenere che esse siano meno importanti, urgenti ed improrogabili di molte altre per cui ora si domanda la nuova spesa di oltre mezzo miliardo.

Questo volevo dire, e spero avere rappresentato, per quanto modestamente, oltre che il mio pensiero, quello dei colleghi tutti della deputazione siciliana. (*Vive Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole De Nava.

Voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Mancano cinque minuti alle sei e mezzo; ma io non sono qui per tiranneggiare anche sul minuto. Se l'onorevole De Nava vuol differire...

DE NAVA. Se la Camera mi accorda la sua benevolenza, procurerò di esser breve.

Voci. Parli, parli!

PRESIDENTE. Parli pure, onorevole De Nava.

DE NAVA. Io non sorgo a parlare per chiedere alcuna strada ferrata nuova, nè per contrastare alcuna delle ferrovie proposte. Se mi permette la Camera, desidererei esporre alcune brevi considerazioni di indole generale sul programma che ci si presenta, sulle conseguenze finanziarie complessive, sui rapporti col bilancio dello Stato, sui doveri che specialmente oggi ci si impongono in materia di politica ferroviaria.

Non occorre accennare se non per sommi capi la storia recentissima, che a voi tutti è nota. Quando dal 1890 al 1898 occorre di rimediare al dissesto del bilancio, le maggiori falciidie versarono sulle spese per grosse costruzioni. Da prima si tentò di ricondurre le spese per costruzioni nei cancelli delle spese ordinarie; poi con un provvedimento transitorio, più radicale, fu sospeso ogni stanziamento per costruzioni di Stato, affidandosi all'industria privata. Certo si delusero molte aspettative e molte speranze, si turbarono molti interessi; ma conviene giudicare quella politica con molta equanimità, e riconoscere che i principali mezzi con cui il bilancio fu riordinato, il credito pubblico fu innalzato, e si poté addivenire alla conversione della rendita furono l'astensione dalle emissioni, e il coraggioso e duro taglio nelle spese per costruzioni ferroviarie, che portavano il maggiore carico.

E bisogna considerare anche il problema, e riguardare quella politica non solo nei rapporti del bilancio dello Stato, ma anche nei rapporti della economia nazionale.

In un paese come il nostro, che è, bisogna riconoscerlo, scarso di grandi capitali e di grandi iniziative, una emissione forzata di debiti di Stato, una attività eccessiva in opere pubbliche, deviano i capitali dagli investimenti in industrie e in commerci, e rendono certamente molto più caro il denaro al credito pubblico e al credito privato. L'astinenza per più anni dai debiti di Stato è stata la cura organica più ricostituente per l'economia del paese.

È evidente però che, migliorate le condizioni delle finanze pubbliche, non si potevano più deludere tutte le aspettative, e così incessantemente dal 1899 in poi sono seguite molte leggi, che sia elevando i sussidi chilometrici, sia provvedendo a costruzioni dirette dello Stato hanno cercato di provvedere alle linee che erano state precedentemente promesse, aggiungendovene alcune altre richieste da antichi e nuovi bisogni insoddisfatti.

Se un difetto di indole generale occorre rilevare in questa legislazione, si è proprio quello di non avere adeguato i mezzi al fine, perchè non si è mai detta tutta la verità sul reale fabbisogno per le linee che si dovevano costruire. E così ne è derivato il grave inconveniente, che non segnando nel bilancio e non prospettando quale doveva essere la cifra vera degli impegni, si son venuti poi addossando al bilancio stesso altri oneri, che forse avrebbero potuto essere postergati se si fosse veduto che nel bilancio erano iscritte tutte le somme che occorrevano per il programma ferroviario, a cui il paese aspirava e che era impegno del Governo e del Parlamento di attuare.

Ed ora dirò che se un pregio ha il disegno di legge attuale, è quello appunto di cercare di indicare quale è con precisione il fabbisogno per l'esecuzione del programma ferroviario. E permettetemi che io allora ve lo prospetti, completando alquanto il disegno di legge ministeriale.

Per le ferrovie imposte da precedenti leggi, e che lo Stato ha assunto in costruzione diretta, noi dobbiamo provvedere ad una rete ferroviaria di 985 chilometri (nei quali è anche compresa la rete sicula), i quali, secondo la stessa relazione ministeriale, importano una spesa di 340 milioni.

Io credo di non esagerare dicendo che, se si tiene conto anche del materiale rotabile, si arriva ad una spesa non minore di 400 milioni.

A questa rete, bisogna aggiungere le ferrovie della Basilicata, le quali sono 460 chilometri per un importo di circa 100 milioni. Occorre ora tener conto di tutte le ferrovie promesse da precedenti leggi (non parlo delle ferrovie che si fanno dall'industria privata per iniziativa propria) le quali o sono state date in concessione in questi ultimissimi tempi, oppure sono in corso di concessione, che importano una rete di 365 chilometri con una spesa di circa 100 milioni.

Bisogna aggiungervi (ed è doveroso il

farlo) le ferrovie secondarie calabresi, imposte da una legge speciale e per le quali non è autorizzata che la somma di 12 milioni, mentre è sicuro che importeranno una spesa di non meno di 60 milioni. È certamente dovere del Governo di provvedervi; perchè vi è un obbligo di legge, ed io mi auguro che l'onorevole Bertolini dichiarerà che a questo impegno non si intende venir meno. Queste ferrovie sono 365 chilometri per un importo dunque di 60 milioni circa.

Occorre aggiungere a questo prospetto, alcune altre ferrovie le quali, benchè fatte con metodi speciali, come la Livorno-Vada, sono in tali condizioni che il Governo e la Camera sanno che dovranno essere riscattate ed in breve.

Abbiamo pertanto che nel momento in cui l'onorevole Bertolini presentava il disegno di legge sulle ferrovie, vi era un impegno improrogabile per 2,215 chilometri circa, importante una spesa di più di 650 milioni. A questo programma antico si è però aggiunto il nuovo programma dell'onorevole Bertolini.

Ora in merito a questo programma nulla dirò, poichè non posso certo non riconoscere l'utilità e la necessità delle ferrovie proposte.

Nessuno può disconoscere la grande necessità di agevolare le comunicazioni della Lombardia e del Piemonte col mare. Ed anzi noi abbiamo sentito che i rappresentanti del Piemonte si dolgono che non sia sufficientemente provveduto a questi bisogni. Nessuno può nemmeno disconoscere le condizioni veramente disagiati della linea Porrettana ad un sol binario con pendenze del 25 e 26 per mille, con curve di 300 metri. Evidentemente, il ripararvi con una nuova grande linea, che avrà pendenze, si dice, dal 15 al 16 per mille e curve non minori di 500 metri, sarà di grande utilità.

Io non conosco, perchè non ho avuto occasione di leggerla, la relazione della Commissione presieduta dall'illustre senatore Colombo che studiò il problema delle nuove comunicazioni tra Bologna e Firenze. Solamente sopra un punto desidero uno schiarimento dall'onorevole ministro: vale a dire quali sieno le considerazioni, per le quali, pur riconoscendo la necessità e l'utilità di una nuova linea direttissima Bologna-Firenze, non potendosi sperare di avere completa una simile costruzione per le difficoltà e per la spesa che importa, se non fra dieci, o undici anni (benchè si dica sette) la Com-

missione abbia sconsigliato di adottare per ora quei provvedimenti che dovrebbero servire a migliorare subito il servizio attuale, cioè a dire la costruzione della Borgo S. Lorenzo-Pontassieve e l'impianto elettrico sulla linea Porrettana.

È vero che alla Borgo S. Lorenzo-Pontassieve si provvederà ugualmente, sebbene con qualche indugio nel modo che più tardi indicherò, ma pare abbandonato del tutto il rimedio dell'impianto elettrico; mentre è evidente che quei due rimedi, attuati subito, erano presto utilizzabili, pur aspettando l'utilizzazione della nuova grande linea, che non potrà usufruirsi che da qui a dieci anni.

Comunque sia, ai fini del mio discorso, ripeto che non è disconoscibile l'utilità, anzi la necessità della nuova linea direttissima Bologna-Firenze.

Nulla nemmeno dirò nel merito delle altre quattro ferrovie proposte dall'onorevole Bertolini. Per due di esse, nel Veneto, vi sono alte ragioni di interesse militare; per un'altra, ed è appunto la Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, si tratta di correggere i difetti dell'attuale linea faentina, che sono da tutti riconosciuti; e lasciamo pure passare l'ultima linea Asti-Chivasso, come una sentinella avanzata aspettante l'apertura del Monte Bianco. Ma dopo non aver disconosciuta l'importanza di queste linee, dobbiamo vederne l'onere finanziario.

Si tratta di linee le quali importano una rete di più che 350 chilometri, con una spesa che si avvicina ai 400 milioni, quando vi si uniscano le correzioni e le aggiunte della Commissione parlamentare. Riassumendo pertanto, abbiamo un programma che abbraccia ferrovie per 2,550 chilometri e con una spesa di un miliardo e 100 milioni. Di queste somme ben poco ha trovato finora posto nei bilanci ordinari degli anni decorsi; in compenso bisognerebbe tener conto del maggior costo probabile delle ferrovie rispetto ai preventivi; e in conclusione si può quindi dire che la somma occorrente ancora non sarà mai minore di un miliardo. Ora come si provvede a questo fabbisogno? Il disegno di legge contiene un pudico articolo 20, il quale si riporta ad un altro articolo 3 di un'altra legge; e il richiamo ci fa leggere l'articolo 3 della legge del 21 dicembre 1906, che dispone, che se non si può provvedere coi mezzi ordinari del bilancio, si possa ricorrere dal Governo ad operazioni di credito con la Cassa depositi e pre-

stiti, o con altri istituti, sulla base di un interesse non superiore al 3.65 per cento, oppure mediante obbligazioni ferroviarie di tipo ordinario, cioè a debiti.

Incomincio dal dire subito che, posto ciò, è necessario che il Governo pensi a disciplinare la materia di queste operazioni di credito, poichè se da una parte abbiamo già una accensione rilevante di debiti per le spese che riguardano le linee ferroviarie in esercizio e se dall'altra parte si riconosce la necessità di nuove operazioni per le costruzioni, è indubitato che questa materia ha bisogno di essere chiarita e disciplinata.

Su questo punto spero che avremo di chiarazioni esplicite da parte del ministro del tesoro; tanto più che questa facoltà, questa autorizzazione al Governo di ricorrere al debito, solo quando non siano sufficienti i margini del bilancio ordinario, si risolverà invece, a mio avviso, in una necessità. A questo proposito non voglio anticipare qui una discussione finanziaria che si preannunzia avverrà tra breve nell'esaminare l'assessamento; ma credo di non errare dicendo che chi guarda le condizioni del bilancio con animo sereno, anche senza essere pessimista, deve riconoscere che, se anche si potrà sperare nel prossimo anno un avanzo, questo sarà già impegnato per le gravi spese militari, e per gli altri oneri che non occorre qui ricordare, per modo che sono convinto, dire cosa perfettamente esatta quando dico che al fabbisogno ferroviario non si possa provvedere altrimenti che mediante formazione di debiti.

Voglio augurarmi infatti che il bilancio dei lavori pubblici pel 1908-909 sia capace di sopportare il maggiore aggravio di 4 milioni che si vuole aggiungere al carico già previsto di 13 milioni; ma quand'anche questo potesse avvenire nel prossimo esercizio, possiamo essere sicuri che negli esercizi successivi, quando si dovranno stanziare somme che il ministro dei lavori pubblici prevede in 43 milioni pel 1909-910, e in 67 milioni pel 1910-911, ma che indubbiamente saranno maggiori (perchè in quegli stanziamenti sono dimenticati alcuni oneri, come quello delle sovvenzioni per le concessioni) si dovrà ricorrere alle operazioni di credito.

Non mi spavento più di quanto venga di questa prospettiva dei debiti; (*Sì ride*) sebbene non sia da dissimulare una condizione grave di cose, vale a dire che il miliardo che, se non tutto, certo in parte si dovrà richiedere al credito, si aggiunga al-

l'altro miliardo che abbiamo già stanziato per le ferrovie in esercizio. Indubbiamente un'emissione di 100 o di 150 milioni all'anno di debiti di Stato, in un paese come il nostro, non può restare senza conseguenze nei riguardi dell'economia nazionale; ma io desidero riguardare il problema sotto un'altro aspetto speciale.

In tutti i paesi del mondo (diciamo la verità) le ferrovie si fanno con debiti, perchè è molto difficile fare diversamente, e quindi è anche molto difficile che l'Italia possa arrivare all'ideale di costruire le ferrovie col bilancio ordinario. Ma la condizione speciale che si verifica in Italia e non altrove è questa: che la vecchia teoria della trasformazione di patrimonio, tante volte messa innanzi e tante volte combattuta (essattissima come teoria), in pratica non trova in Italia applicazione, perchè, mentre in quasi tutti gli altri grandi paesi il debito che si contrae per le ferrovie trova nei proventi delle ferrovie stesse il margine per pagare quasi totalmente gli interessi e l'ammortamento, ciò non si verifica in Italia dove, invece, bisogna ricorrere al bilancio ordinario ed ai contribuenti, per pagare la quasi totalità degli interessi e l'ammortamento del debito. Non ho bisogno di dimostrare ciò, perchè è una cosa a voi tutti nota. Del resto, fu trattata da me in altro discorso; e quindi non mi ripeterò. Ricorderò soltanto che il grosso debito pubblico che abbiamo, è in gran parte contratto per le ferrovie; e che se i calcoli variano, pure tale debito ferroviario non è certo inferiore ai 5 miliardi e mezzo.

Il carico annuo degli interessi per questo debito è di circa 260 milioni, prendendo la cifra media fra i 282 di alcuni e i 257 di altri. Di questo carico annuo, soltanto 72 milioni, secondo il consuntivo del passato esercizio, sono prelevati dai prodotti ferroviari, mentre tutto il resto cade sul bilancio ordinario, come peso dei contribuenti.

Certamente mi si risponderà che, di fronte a questi interessi ed a questo carico, vi sono, prima di tutto, i proventi indiretti per imposte e per i servizi di Stato, e poi vi sono i vantaggi incommensurabili dell'economia nazionale, per la quale, anche quando durasse l'inconveniente, le ferrovie si dovrebbero costruire ugualmente. E sta benissimo; nessuno ciò contesta, e non mi sono mai sognato di pensare diversamente.

Ma noi siamo qui per guardare i problemi da tutti i punti di vista, e cercare i

paragoni onde stimolare l'Italia, il nostro paese, nella via dei miglioramenti, e richiamare la nostra attenzione sugli ideali da raggiungere: ora, poichè troviamo che ci sono altri paesi i quali, oltre a questo beneficio indiretto, oltre a questo grande vantaggio dell'economia nazionale, trovano il modo, cogli stessi proventi ferroviari di pagare gli interessi e l'ammortamento, è evidente che tutto il problema della politica nostra ferroviaria sta nel trovar modo perchè l'esercizio delle ferrovie renda più di quel che rende.

La stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che pure su questo punto cerca (e non glie ne fo un carico) di attenuare la gravità dei risultati, è costretta a confessare nella relazione 1906-907 che « ad ogni modo è certo che le ferrovie dello Stato italiano non sono di per sè stessa attive, come lo sono in altri paesi dove il tesoro ritrae dall'esercizio delle ferrovie, quanto e anche più di quanto occorre per pagare gli interessi sui capitali spesi ». Ora è appunto in ciò, in questa anormale situazione nostra rispetto a tutti i grandi paesi del mondo, che deve concentrarsi la nostra preoccupazione.

È questa preoccupazione diventa ancor più grave e, direi quasi, impressionante, per un'altra considerazione che vi sottometto. Come vi ho accennato, noi abbiamo già autorizzato un altro debito, di circa un miliardo, per spese da farsi in conto patrimoniale sulle ferrovie in esercizio; e l'abbiamo autorizzato, col presupposto e con la speranza che si trovasse nel prodotto delle ferrovie il margine per pagare gli interessi e l'ammortamento almeno di questo debito.

Di fatti, nel bilancio ferroviario, sono segnate, tanto nei tre anni decorsi, quanto nel preventivo del prossimo esercizio, le somme necessarie per pagare gl'interessi e l'ammortamento di quella parte del prestito che è stato anticipato alle ferrovie dello Stato.

Ma, anche su questo punto, occorre essere chiari e precisi, e guardare la verità in faccia, e dire quali sono le preoccupazioni che destano in noi le condizioni del bilancio ferroviario. Sarò, anche qui, brevissimo, perchè si preannunzia, anche qui, una discussione sull'esercizio ferroviario; ed io non voglio anticiparla.

Ma, badando soltanto a poche cifre, occorre ricordare che, pel consuntivo 1906-907 delle ferrovie (e, in fatto di ferrovie, occorre parlare soltanto sui consuntivi che danno

sorprese rispetto ai preventivi), pel consuntivo 1906-907, la condizione delle cose è questa: che, prescindendo dal valutare le ragioni e le considerazioni che nella relazione della Direzione generale delle ferrovie sono esposte, il fatto innegabile e costante è: di fronte ad un prodotto di 424 milioni e 910 mila lire vi è stata una spesa di 374 milioni e 140 mila lire, per cui il provento netto del tesoro si è ridotto a 50 milioni e 770 mila lire. Ed io accetto questa cifra di 50 milioni; l'accetto benchè potrei, ricordando gli artifici del bilancio ai quali con grande maestria hanno accennato gli onorevoli Sonnino e Rubini, potrei, dico, dimostrare che il vero provento è molto minore.

Ma ripeto: accettiamola pure questa cifra, senza depurarla delle falcidie del fondo di riserva, e senza tener conto degli ingrossamenti ottenuti con gli addebitamenti per deficienti manutenzioni, con i noleggi fatti a debito e con altri sistemi che noi dovremmo qui assolutamente censurare.

Ora questa cifra porta una grave conseguenza, su cui è necessario richiamare la vostra attenzione e quella in specie del Governo: il coefficiente di esercizio con questa cifra sale fino all'88 per cento. Senonchè, in quest'88 per cento, che costituisce il coefficiente di esercizio, guardiamo un poco quale è la quota che rappresenta gli interessi e l'ammortamento del debito contratto per i miglioramenti patrimoniali.

Questa quota non è che 22 milioni e 263 mila lire, vale a dire una quota che arriva appena al 5 per cento. La conseguenza è questa: che le spese ordinarie di esercizio arrivano ad un coefficiente dell'83 per cento.

Ecco dove sta il pericolo. Se questa quota di esercizio ordinario restasse ferma all'83 per cento, noi ci troveremmo nella condizione che, dovendo per necessità di cose aumentare di anno in anno, e sollecitamente, la quota relativa agli interessi ed all'ammortamento, noi saremmo ben presto alle porte coi sassi; se non il *deficit*, certamente avremmo ben presto una diminuzione rilevante del provento del Tesoro.

Io vorrei, se la Camera me lo permette, ricordare quanto testè ha scritto (almeno così annunzia il *Corriere della Sera*) il collega Tedesco sul bilancio di assestamento, ripetendo, del resto, benissimo quanto aveva detto l'onorevole Rubini con esattezza matematica, e quanto modestamente avevo detto anch'io nel discorso pronunziato sul disegno di legge per l'ordinamento ferro-

viario. Sentite che cosa dice su questo punto:

« Se da lire 100 di aumento di prodotto togliamo lire 80.18 (egli calcola questo coefficiente, mentre infatti è di lire 83) per coprire le spese di esercizio e restituzioni normali delle quote spettanti ai terzi non rimangono più che lire 19.82 per sopperire ai nuovi bisogni reclamati dal nuovo traffico, e questi nuovi bisogni pur contenuti nel limite di cinque volte tanto di incremento del traffico, ossia lire 500 per ogni 100 di aumento, per il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione in ragione del 4.68 % importano una somma annua di lire 23.40 al che non arriva la restanza disponibile di lire 19.81 ».

Dimostrazione matematica contro cui non si può nulla obiettare. (*Commenti*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La rivedremo.

DE NAVA. Del resto se anche l'onorevole Tedesco fosse stato un po' severo in queste cifre, evidentemente si tratta nella sostanza di una verità.

TEDESCO. Un brano successivo è soppresso.

DE NAVA. Osservo e ricordo, onorevoli colleghi, che l'onorevole Bertolini quando presentò il disegno di legge che ora discutiamo, nel notevole discorso che pronunziò, disse che egli esponeva la politica ferroviaria del Governo; se l'onorevole Bertolini mi permette, io gli dirò che quello che egli ha esposto è un lato della politica ferroviaria del Governo, la politica delle costruzioni, un lato che sarei quasiper definire il più facile se non mi fossi accorto che con l'aver egli presentato un progetto di costruzioni ha suscitato un vespaio, perchè ogni deputato ha chiesto una linea nuova, o una rete nuova di strade ferrate. Ma ad ogni modo vi è un'altro lato della politica ferroviaria intimamente connesso a quello delle costruzioni, che è il più difficile ed è quello rappresentato dalla politica dell'esercizio. Dirò anzi: che una politica di costruzioni è assolutamente inconcepibile, ed è certamente rovinosa senza una forte e severa politica di esercizio, che attivando i traffici, migliorando le linee esistenti con criteri buoni, ma parsimoniosi, curando le tariffe, riducendo con ogni energia le spese superflue, specie le ordinarie, trovi nelle ferrovie stesse un più largo margine di profitti.

Dirò anzi ancora di più: per me, una politica di costruzioni senza essere affiancata da

una forte politica di esercizio, è una politica fallace, direi quasi illusoria, perchè noi abbiamo un bel promettere ferrovie, possiamo ben dire: facciamo dei debiti, possiamo arrivare anche fino al punto di fare degli stanziamenti; ma quando, dopo qualche anno, ci troveremo in condizioni difficili, appunto per quello che io vi ho esposto circa l'esercizio, noi ci vedremo costretti a venir meno, come siamo venuti meno nel 1891 e nel 1897, alle promesse fatte, e dovremo falciadiare quegli stanziamenti che abbiamo così facilmente iscritti in bilancio. Sono preparato già a sentirmi rispondere che questa situazione anormale delle ferrovie italiane dipende dalle condizioni speciali del suolo italiano, dalle difficili condizioni in cui l'esercizio deve farsi, dal maggior costo dei carboni; ma anche dopo aver ammesso ciò, resta sempre intorno alle spese un lato oscuro del problema, che noi tutti dobbiamo ad ogni costo illuminare.

Onorevoli colleghi, in fatto di costruzioni, io mi permetto di richiamare la vostra attenzione sopra un altro punto che si connette anche con il problema finanziario: intendo parlare dell'esecuzione delle opere.

Voi sapete che i corpi tecnici dello Stato attraversano una vera crisi, principalmente per la concorrenza che fanno allo Stato gl'industriali privati, che accaparrano a sé le migliori intelligenze. Io non disapprovo, anzi approvo pienamente che le nuove costruzioni siano assunte dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato: ma io raccomando vivamente al ministro, e credo che la Camera sarà del mio parere, di pensare con grande cura all'organamento e alla vivificazione dell'ufficio costruzioni, perchè io dubito molto che nelle condizioni in cui si trova quest'ufficio, esso sia in grado di eseguire, e bene, il vasto programma.

Onorevole ministro, io ho qui un libro, che certamente voi conoscete, ma che desidererei che ogni ministro dei lavori pubblici avesse sempre sul suo banco al Ministero, ed è la relazione presentata al ministro Saracco nel 1896 dalla Commissione istituita per riferire sulle cause delle maggiori spese, in confronto delle previsioni, verificatesi nella costruzione di alcune grandi linee ferroviarie.

Questa importantissima relazione rivelò tutto un complesso di inconvenienti e di sconci che noi dobbiamo evitare che si rinnovino. ora che grandi lavori, di notevole

difficoltà, stanno per intraprendersi; e fra l'altro si occupò anche del personale, del modo come fu raccolto, del modo come gli uffici erano organizzati.

Mentre, quando la legge del 1879 fu approvata, fu recisamente e ripetutamente dichiarato che intanto si poteva mettere mano ai lavori, in quanto i progetti fossero studiati accuratamente sul terreno, la Commissione constatò che quasi nessun progetto era stato studiato a dovere.

Molte altre cose constatò quella Commissione: condiscendenze ad interessi locali che turbarono i tracciati, e li misero in contraddizione con le regole d'arte; varianti imposte da sbagli di progetto o da altri interessi; ordini di indire appalti per progetti non ancora maturi e altre cose che, se il tempo non stringesse, rileverei alla Camera.

E a questo proposito io non posso non osservare che, se un difetto ha questo progetto, come, del resto, hanno tutti gli omnibus ferroviari, e tutti gli omnibus di grandi opere, è questo: che, per ragioni parlamentari (non sarò io che scaglierò la prima pietra contro l'onorevole Bertolini) noi ci troviamo costretti a disseminare queste grandi costruzioni in tutto il territorio del Regno. Ora, diciamolo schiettamente, noi non soltanto non abbiamo i mezzi finanziari, ma nemmeno gli istrumenti tecnici ed amministrativi per potere contemporaneamente accudire alla costruzione di tante opere pubbliche. E questa è una delle principali ragioni del loro maggior costo, della loro inidoneità allo scopo. E se fosse lecito fare una raccomandazione, senza intendere di turbare i legittimi interessi locali, io pregherei l'onorevole Bertolini di vedere, nei limiti della possibilità, di intensificare invece la esecuzione di alcune opere, mettendo poi mano subito alle altre. E ciò per due ragioni: per avere il modo di adibirvi tutto il personale buono ed idoneo, ed anche per un'altra considerazione economica: cioè per poter più facilmente e più presto ritrarre il vantaggio delle opere che si costruiscono.

Ognuno comprende infatti, che quando le opere si eseguono a tratti, a pezzi, a bocconi, i tratti, i pezzi e bocconi finiscono col costare molto di più di quanto sarebbe costata l'opera costruita intensamente in breve tempo, perchè alle somme che si sono spese bisogna aggiungere gli interessi delle somme che sono rimaste infruttuose nel

tempo eccessivamente lungo della costruzione.

Signori, debbo restringere il mio dire perchè l'ora mi incalza, ma sono costretto dal dovere della mia piena convinzione a richiamare la vostra attenzione sopra una parte del progetto, su cui, mi permetta l'onorevole ministro, dissento perfettamente da lui: cioè a dire sul nuovo sistema che introduce il progetto di legge della concessione della sola costruzione di linee ferroviarie.

Onorevoli colleghi, l'Italia, come del resto anche altri paesi, prima di adagiarsi sul sistema della sovvenzione chilometrica, che non è indubbiamente l'ideale dei sistemi ha sperimentato tutti i sistemi: la sovvenzione a corpo, la garanzia di interessi, la garanzia di un minimo prodotto lordo o di un minimo prodotto netto, la sovvenzione a scala mobile ed altri simili. Ma in verità, non si era mai pensato ad un sistema di concessione di sola costruzione. (*Interruzione*).

Affermo ciò, sebbene tanto un volume che è stato recentemente pubblicato dall'ufficio speciale del Ministero dei lavori pubblici (volume del resto pregevole), sulle concessioni ferroviarie, quanto la relazione ministeriale ricordino il Piemonte; come se il Piemonte avesse fatto di questo sistema la base delle concessioni.

In verità è molto inesatto il ricordo. In primo luogo conviene rammentare che le concessioni di questa natura nel Piemonte, (e sono poche, non la maggior parte delle concessioni) furono fatte nel primo periodo dal 1852 al 1858, quando si adottavano tutti i mezzi e tutte le formule, pur di giungere alla formazione della rete. In quel momento non c'era nemmeno una legge organica sulle opere pubbliche, che venne solo nel 1859, e nulla era ancora disciplinato intorno alle concessioni, che per legge del 1859 furono condotte al vero criterio che abbraccia anche l'esercizio.

Il sistema di accordare ad imprese la costruzione di alcune ferrovie, di poca importanza, sebbene connesse alla rete di Stato che si andava formando, fu adottato per puro e semplice espediente finanziario, per le condizioni in cui il Piemonte si trovava: cercava in tutti i modi di sviluppare l'economia pubblica, mentre non aveva nel bilancio mezzi sufficienti per provvedere; ma non si intendeva punto con ciò di fare veri e propri atti di concessione, tanto vero che contemporaneamente per molte e impor-

tanti ferrovie si stipulavano contratti di piena concessione.

Il ricordo è inesatto anche per un'altra considerazione, che: se io dovessi fare un paragone fra le poche concessioni, tipo Piemonte, proposte da quell'uomo insigne che fu Paleocapa, con le concessioni ora proposte, il paragone non reggerebbe a favore dell'attuale tipo. Le concessioni piemontesi, per la Torino-Pinerolo, per l'Alessandria-Acqui, e poche altre linee, consistevano in questo: che lo Stato non contribuiva in nessun modo nella costruzione della ferrovia, che dall'impresario privato era costruita a tutto suo rischio e pericolo senza sovvenzione dello Stato e lo Stato, non dava altro che il 50 per cento del prodotto lordo, per compensare le spese di costruzione. Come vedete, benchè non si trattasse d'una vera concessione v'era una certa alea, in quanto che il costruttore correva il rischio durante l'esercizio di non riuscire a rivalersi del capitale, oppure aspirava al vantaggio di ricavare un interesse maggiore del consueto. Solo per la Mortara-Vigevano, e per qualche altra, la stipulazione conteneva altresì la garanzia dell'interesse, il che trasformava il contratto in una pura e semplice operazione finanziaria. Invece il metodo presente è tutto diverso. Il metodo è questo, ed è bene indicarlo con precisione: si determina prima quanto è il valore del capitale per la ferrovia da costruire. Dopo averlo determinato si ragiona così: per tale capitale occorre un'annualità per ogni chilometro, poniamo ad esempio, di 15 mila lire; e in conto di questa annualità lo Stato assegna la sua sovvenzione chilometrica, mettiamo di lire 8 mila, e vi aggiunge l'eventuale concorso degli enti locali, per esempio lire mille. Dopo ciò si fa il calcolo degli eventuali prodotti lordi della linea, e dopo aver fissato le spese dell'esercizio con un coefficiente fisso ed ipotetico, si stabilisce che il resto del prodotto vada a scomputo dell'annualità di costruzione fino e nei limiti del capitale impiegato, cioè delle 15 mila lire sopra designate.

Evidentemente tutto il segreto di questo sistema, se sistema può chiamarsi, sta nel determinare la quota di prodotto su cui il costruttore può rivalersi di una parte della annualità, mentre l'altra parte la ricava dalla sovvenzione. Ora il metodo naturale sarebbe di fare ogni anno i conti dell'introito lordo, e della spesa, e il resto considerarlo prodotto netto da versare al

costruttore fino alla rivalsa. Invece che cosa si fa: si determina avanti, nell'atto di concessione, il coefficiente d'esercizio, coefficiente fisso ed astratto, che non saprei d'onde è desunto. Mentre abbiamo visto qual'è il vero coefficiente d'esercizio delle ferrovie di Stato, leggo che per una di queste ferrovie si calcola il coefficiente al 75 per cento, per due altre al 67, per la quarta al 62 per cento!

Ora se il coefficiente è immaginario è chiaro che il riferimento ai prodotti è una pura formula, perchè quand'anche la spesa sia nel fatto maggiore del coefficiente fissato, lo Stato dovrà sempre pagare l'annualità, cioè la quota fissata prelevandola dal Tesoro.

Che se poi si modificasse il metodo, stabilendo che l'annualità si deve prelevare dai prodotti netti realmente accertati, non vi sarà alcuno che accetterà questo contratto pel quale corre rischio, se le cose van male, di non riprendere il suo, e nel caso più favorevole, di maggior fortuna, riprenderebbe soltanto il capitale con gli interessi.

Onorevoli colleghi, un simile metodo, permettete di dirlo, non risponde al nome di concessione.

Dopo le nostre leggi del 1859 e del 1865, concessione significa la facoltà di esercitare una ferrovia purchè a sua alea il concessionario ricavi dai prodotti quello che occorre per compensare in tutto o in parte, secondo che ha o no una sovvenzione dal Governo, le spese di costruzione e la spesa di esercizio. Ma quando si dà in concessione una linea dicendo: appena l'avete finita di costruire, il Governo ne assume a sè l'esercizio, allora, evidentemente non siamo più in tema di concessione. Questo è un appalto con pagamento a termine.

E un appalto a corpo con pagamento a termine non è altro che una operazione finanziaria. Ecco dove io vi conduco, per domandare: se questa è una operazione finanziaria, ritenete voi, onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro e voi, onorevole Presidente del Consiglio, che in questo momento di credito pubblico elevato una operazione finanziaria con privati imprenditori possa riuscire più utile allo Stato, che un diretto ricorso al credito per parte dello Stato stesso? Io non ho bisogno di dirvi che pel privato imprenditore il denaro è indubbiamente più caro, che per lo Stato, e, siccome non c'è alcuno di questi privati imprenditori, che faccia re

gali al Governo, essi cercheranno di rivalearsi nella determinazione del prezzo dell'opera, e indubbiamente finirà per essere lo Stato quello che pagherà un interesse maggiore, che se facesse direttamente la linea.

Ma vi sono anche altre obiezioni d'indole generale.

Avrei quasi compreso che si fosse detto: noi per le nostre leggi organiche possiamo concedere una sovvenzione chilometrica massima di 8,000 lire; il resto che occorre diamolo sui prodotti, se la linea si prospetta con certezza attiva. Io non approvo, per le ragioni, che ho detto questo sistema, ma sarebbe in certo modo logico. Ma qui si procede per una delle linee progettate (la Belluno-Cadore) in un modo ben diverso. Si dice: per costruirla ci vorrebbero 20,000 lire a chilometro annue. Dai prodotti presumiamo che si ricaveranno seimila lire, ci vogliono altre 14,000 lire: il sussidio che si potrebbe dare, secondo la legge, sarebbe 8 mila lire; il resto di 5,000 lire lo dà anche lo Stato, elevando così il sussidio chilometrico da 8 a 14 mila lire.

Onorevoli colleghi, qui non siamo più nemmeno nel tema della vera concessione, o no; non si tratta più di giudicare se buona o meno l'operazione finanziaria; si tratta di vedere se convenga, in seguito alla richiesta di enti locali, o di privati, sopraelevare ancora il massimo delle sovvenzioni chilometriche.

Si dice: si tratta di ferrovie, che, qualora fossero costruite, lo Stato, non potrebbe fare a meno di esercitarle. Io, domando: chi vi obbliga a dare la concessione? Se vi è una domanda di ferrovia di cui voi, Governo, vedete l'utilità o la necessità costruitela, ma non siate obbligato a concedere linee inerenti all'esercizio di Stato di cui non riconoscete la necessità, o la evidente utilità.

D'altra parte consideriamo il grave inconveniente di un simile procedimento. Comprendo che lo Stato nelle sue facoltà stabilisca quali siano le linee, che nell'interesse pubblico esso debba costruire, ma credete opportuno di adottare questo nuovo sistema, per cui siano gli enti locali, e le società private che provochino la necessità di costruire linee di Stato, e quasi mettano lo Stato nella condizione di dover costruire linee, che non avrebbe costruito senza una domanda? I privati imprenditori facciano le linee nei limiti stabiliti dei sussidi, ma non è opportuno che lo

Stato si sottometta alle iniziative locali, e subordini la sua azione alle pressioni, che possono venirgli per costruire l'una, piuttosto che l'altra linea, e su progetti non studiati dal Governo, con prezzi dal Governo non determinati, se non in via di pura revisione.

Onorevole Bertolini, nutro qualche fiducia che ella accetterà queste considerazioni e consentirà anche di stralciare questo metodo dal disegno di legge. La nutro questa fiducia, perchè le ferrovie, che si volevano concedere, la Commissione ha stabilito che si eseguano direttamente dallo Stato, qualora la concessione non avvenga entro un anno.

Ebbene si costruiscano pure queste ferrovie, ma si abbandoni un metodo, che potrebbe arrecare non lievi pregiudizi, e che turberebbe, a mio avviso, tutta l'armonia del sistema delle concessioni, che nella legge organica è così bene disciplinato.

Onorevoli colleghi, molte altre considerazioni avrei ancora da fare; me ne astengo; le farò sugli articoli.

Amo chiudere ripetendo il tema del mio discorso: il problema vero della politica ferroviaria sta nelle spese di esercizio. Fuori di esso non v'è salute. Altri paesi hanno risolto il problema; non v'è ragione perchè l'Italia non possa risolverlo, almeno parzialmente. Non sono punto pessimista, come alcuno vorrebbe sostenere; invece ho detto soltanto la verità sugli oneri che dobbiamo incontrare, ma ho soggiunto anche come, e dove si può trovare il compenso. Sono fermamente convinto che, volendolo ad ogni costo, con concorde sforzo Camera, Governo ed Amministrazione ferroviaria questo grande risultato di ridurre le spese dell'esercizio, al fine di ricavare un maggior provento pel pagamento degli interessi, possa essere raggiunto; bisogna però fortemente volerlo. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli De Amicis e Teso a recarsi alla tribuna per presentare relazioni.

DE AMICIS. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

« Riordinamento del regime dei tratturi del Tavoliere di Puglia ».

TESO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Costituzione in comune di Asigliano, frazione del comune di Orgiano, in provincia di Vicenza ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

PAVIA, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando verrà eseguita la sistemazione, già progettata, del tratto navigabile dell'antico Po di Primaro, per coordinarne il fondo a quello ora allargato ed approfondito del Po di Volano divenuto emissario della bonifica di Burana.

« Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se intenda proporre qualche provvedimento per migliorare la condizione degli insegnanti delle scuole pratiche e speciali di agricoltura.

« Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul motivo, per il quale, essendo ormai già quasi completato il raddoppiamento di binario sulla Napoli-Salerno, non sieno in alcun modo iniziati i lavori per la costruzione del doppio binario sulla Salerno-Battipaglia, quantunque per tale opera si prevedesse la spesa di lire 1,500,000 nell'allegato al disegno di legge n. 540, che poi divenne la legge 23 dicembre 1906.

« Francesco Spirito ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle cause che hanno ritardato e ritardano ancora l'appalto dei lavori d'ingrandimento del carcere giudiziario di Nuoro (Sardegna) e sui provvedimenti adottati per affrettarli.

« Pinna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda provvedere all'appalto

dei lavori di bonifica nella vallata del Cedrino e nell'agro di Siniscola in Sardegna.

« Pinna ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sulla vertenza fra il comune ed il già medico condotto di Sambuca Pistoiese.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere come mai la selva marittima di Terracina, una delle più importanti d'Italia, sia lasciata priva di governo razionale, che la renda rigogliosa e produttiva.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere per quali ragioni non venne concessa una breve fermata del 1° treno (n. 143) Torino-Savona, alla stazione di Carmagnola, centro importante, sede di uno dei maggiori mercati del Piemonte, capo di linea per le diramazioni su Cuneo e su Savona.

« Teofilo Rossi ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Proposte di legge.

R S IDENTE. L'onorevole Landucci in unione ad altri onorevoli deputati, ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Onoranze alla memoria del generale Cavalli.

PRESIDENTE. Partecipo alla Camera questa lettera pervenuta dall'Ispettore generale dell'Arma d'artiglieria:

« Eccellenza,

« Il giorno 8 corrente, alle ore 17 precise, alla presenza di Sua Maestà il Re, delle autorità politiche, civili e militari della Capitale, sarà tenuta in Roma, nel giardino del laboratorio di precisione (via Porta San Lorenzo, 102) una solenne commemorazione del generale Giovanni Cavalli, in occasione della ricorrenza del primo centenario della sua nascita.

« In seguito all'autorizzazione di S. E. il ministro della guerra, esprimo a nome dell'Arma d'artiglieria, che ho l'onore di rap-

presentare, il rispettoso desiderio che essa sia onorata dalla presenza della E. V. e di una rappresentanza della Camera dei deputati in quel giorno dedicato alla memoria dell'illustre Artigliere.

« Il tenente generale
« Ispettore generale d'artiglieria
« A. MANGIAGALLI ».

Propongo che, insieme con qualche membro della Presidenza, siano incaricati i deputati della città di Roma di rappresentare la Camera a questa solenne cerimonia. E ho detto « qualche membro della Presidenza » perchè lunedì, essendovi seduta, molti di noi siamo obbligati dal nostro ufficio a rimanere alla Camera.

Sull'ordine del giorno e sulle interpellanze.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, l'onorevole Sili ha proposto di iscrivere nell'ordine del giorno di martedì la discussione della proposta di legge: « Costituzione in comuni delle frazioni di Ussita e Castel Sant'Angelo ».

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho nulla in contrario.

PRESIDENTE. Allora così rimane stabilito.

Debbo poi avvertire la Camera che nessuno dei proponenti le molte interpellanze, che ancora si trovano stampate nell'ordine del giorno, ha chiesto di svolgerle; quindi, ai termini del regolamento, lunedì si continuerà nello svolgimento dell'ordine del giorno quale è già stabilito. (*Benissimo!*)

La seduta termina alle ore 19.10.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

Concessione e costruzione di ferrovie (962).

3. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Erogazione della giornata di stipendio annualmente versata dai maestri elementari alla Cassa depositi e prestiti secondo l'articolo 29 della legge 8 luglio 1904, n. 407 (848).

4. *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:

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

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

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

8. Mutualità scolastiche (244).

9. 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:

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

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

12. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

14. 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).

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

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

17. Istituzione di una Cassa di maternità (191).

18. Applicazione della convenzione internazionale di Berna, 26 settembre 1906, per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie (747).

19. Convalidazione del Regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare

legali degli oli minerali di resina e di catrame (736).

20. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471) (*Sospesa la discussione. — Deliberazione della Camera 2 aprile 1908*).

21. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza della Corte d'appello di Brescia del 6 giugno 1903 pronunciata contro il deputato Todeschini per il reato di diffamazione (927).

22. Disposizioni per la leva sui nati nel 1888 (949).

23. Costituzione in comune di Ossona, frazione di Casorezzo (964)

24. Rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali (718).

25. Provvedimenti per il corpo contabile militare (864).

26. Istituzione in Roma del Circolo delle armi di terra e di mare (959).

27. Modificazioni alle leggi 2 giugno 1904, n. 216 e 14 luglio 1907, n. 484, relative agli ufficiali d'ordine delle amministrazioni dipendenti ed agli ufficiali d'ordine dei mazzini militari (967).

28. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Luzzatto Arturo per contravvenzione (994).

29. Sulla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle pensioni dei funzionari delle amministrazioni pubbliche (917).

30. Aggregazione del comune di San Nicola la Strada al Mandamento di Caserta (1021).

31. Costituzione in comuni delle frazioni di Ussita e Castelsantangelo (1045).

32. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 (1016).

33. Acquisto del fabbricato ad uso della Scuola allievi ufficiali reali carabinieri (1002).

34. Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale comunale di Nicotera (1017).

35. Per gli ospedali riuniti di Roma (1029).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.