

DXVIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 8 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TORRIGIANI.

INDICE.

Atti vari	Pag. 22429
Ferrovie (Seguito della discussione del disegno di legge)	22397
ALESSIO GIULIO	22414
BIZZOZERO	22400
CICCARONE	22409
MARAZZI	22412
RICCIO	22422
ROTA ATTILIO	22397
SCORCIARINI-COPPOLA	22402
Interrogazioni:	
Avvisi affissi nelle stazioni ferroviarie:	
DARI, sottosegretario di Stato	22388-89
LEALI	22388
Usi civici:	
LEALI	22389
SANARELLI, sottosegretario di Stato	22389
Merci italiane nell'America settentrionale:	
LEALI	22390
POMPIJI, sottosegretario di Stato	22390
SANARELLI, sottosegretario di Stato	22389
Palazzi Farnese di Roma e Caprarola:	
COTTAFI, sottosegretario di Stato	22390
LEALI	22390
Scuola tecnica di La Maddalena:	
CIUFFELLI, sottosegretario di Stato	22390
PALA	22391
Maestri elementari di Voghera:	
CIUFFELLI, sottosegretario di Stato	22391-92
MEARDI	22391
Stazione di Padova:	
ALESSIO GIULIO	22393
DARI, sottosegretario di Stato	22393
Pesca con le reti a strascico:	
CELESIA	22394
SANARELLI, sottosegretario di Stato	22393
Facilitazioni ferroviarie per i vini da distillarsi:	
CALISSANO	22396
DARI, sottosegretario di Stato	22395-97
OTTAVI	22395
Osservazioni e proposte:	
Processo verbale:	
SANTINI	22337
Lavori parlamentari:	
GIOLITTI, presidente del Consiglio	22430
SANTAMARIA	22430
SILJ	22430
Rinvio di un discorso	22428

La seduta comincia alle 14.5.

PAVIA, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

Osservazioni sul processo verbale.

SANTINI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Poichè quanto debbo dire si riferisce all'onorevole Pozzo, mi duole che egli non sia qui presente; nè io ho avuto il tempo di avvertirlo. Però, se non parlassi ora, il processo verbale verrebbe approvato, ed io non potrei più dire quanto è nel mio intendimento.

D'altra parte, siccome i membri del Governo possono parlare quando vogliono, l'onorevole Pozzo potrà in seguito rispondere, qualora lo creda.

Profano alle discipline giuridiche, sono stato messo sull'avviso da un autorevole giornale di Torino, dalla *Stampa*, ed un suo ponderoso articolo sull'argomento, mi ha consigliato a riscontrare il Codice penale.

Forse, l'onorevole Pozzo ha avuto buon giuoco, perchè, non essendo io giurista, ha creduto naturalmente di tirarmi facilmente, come si dice, nel sacco.

Ma devo protestare, poichè l'onorevole Pozzo, se non sbaglia, a proposito di un certo sconfinamento, disse, più o meno, essere nelle facoltà del sindaco dare il permesso di uscire dal confine.

Ora, io ho consultato il Codice di procedura penale; ed ho veduto che i sindaci, dove non è presidente di tribunale, e nemmeno pretore, hanno il dovere di vigilare a che sia fatta l'osservanza alla prescrizione del confine, ma non hanno diritto di accordare lo sconfinamento.

Ciò dovevo dire; e mi sorprende che l'onorevole Pozzo, giurista egregio, non abbia, senza andare a vedere la responsabilità del sindaco, o del pretore che non v'è, consultato la legge, la quale dice all'articolo 18 che chi non osserva la prescrizione del confino, questo viene convertito nella detenzione.

Io sono obbligato ad essere ignorante nelle discipline giuridiche, ma, poichè la cosa è troppo grossa, non ho potuto berla ed ho voluto perciò parlare sul processo verbale. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Questo non ha nulla a che fare col processo verbale.

Se non vi sono osservazioni in contrario, il processo verbale s'intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Soulier, di giorni 6; Teso, di 6; Ravaschieri, di 10; Gallo, di 3; Gesualdo Libertini, di 3; Barzilai, di 6; Larizza, di 8; per motivi di salute, l'onorevole Pais-Serra, di giorni 6; e per ufficio pubblico, l'onorevole De Amicis, di giorni 6.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Leali al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere il motivo per il quale negli avvisi ai viaggiatori che la Direzione generale delle ferrovie di Stato dirama nelle varie stazioni, sia stata bandita la lingua italiana e vengano stampati solamente in francese, tedesco ed inglese ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Assicuro l'onorevole Leali che tutti gli avvisi e tutti gli annunci delle ferrovie sono stampati in italiano.

Si è fatta eccezione per un avviso sulla polizia ferroviaria, affisso in poche stazioni principali, dove i forestieri hanno interesse di leggerlo; or bene, tale avviso non è stato stampato esclusivamente in lingua straniera,

ma si è semplicemente tradotto in lingua straniera il testo italiano.

Se l'onorevole Leali non avesse avuto la fretta di fermarsi esclusivamente alla traduzione, ed avesse spinto l'occhio un po' più in là, avrebbe trovato, accanto al foglio stampato in lingua straniera, il foglio stampato in lingua italiana.

Se la distanza tra i due fogli fosse per avventura maggiore del giusto, sarebbe questo un inconveniente, sulla cui gravità si può anche discutere; ad ogni modo, se v'è un inconveniente di questo genere, assicuro l'onorevole Leali che saranno date disposizioni perchè i due fogli siano ancor più avvicinati.

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

LEALI. Ho veduto questo avviso (*Mostra un foglio*) stampato in tre lingue, francese, tedesca e inglese. (*Commenti*).

SANTINI. Pare la Magna Charta! (*Viva ilarità*).

LEALI. In principio di quest'avviso sta scritto: Ferrovie dello Stato, e sotto v'è il testo stampato nelle tre lingue. Ora a me non sembra conveniente che in Italia un avviso sia stampato in tre lingue diverse senza che vi sia la lingua nazionale: ciò non avviene in nessun altro paese d'Europa. (*Benissimo!*)

Ma v'è di peggio; perchè mi si dice (io non sono competente in ciò) che questi avvisi in lingue straniere siano pieni di spropositi; (*Si ride*) ora mi pare che i signori delle ferrovie, cui abbiamo dato un miliardo perchè lo spendano come vogliono, se non conoscono le lingue straniere potrebbero prendersi un interprete.

SANTINI. Quello del sindaco di Roma! (*Viva ilarità*).

LEALI. Magari anche quello, purchè gli errori non vi siano.

Ma a parte questo, è una vergogna che si pubblici in Italia questo manifesto stampato in tre lingue differenti, senza la lingua italiana. (*Bravo!*)

Dice l'onorevole sottosegretario di Stato, per attenuare l'impressione di questo inconveniente, che vicino c'è un altro avviso in italiano: io non l'ho visto; ma se si è fatto l'avviso in tre lingue si poteva bene farlo in quattro.

Voci. Ha ragione!

LEALI. Denunzio questo fatto al paese; perchè veda come i signori delle ferrovie ci trattano! E non dico altro.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Permette, onorevole Presidente? PRESIDENTE. Parli pure.

LEALI. Perché nessuno osa toccarli quei signori! Nessuno.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se non facciamo che degli esercizi di voce, va bene!

LEALI. Lei l'ha più forte della mia!

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Altrimenti, onorevole Leali, vuol dire che io non ho avuto la fortuna di essere compreso. Io le ho detto, non già che l'avviso sia stampato in quattro lingue, ma che c'è l'avviso in italiano (l'ho anch'io ed è veramente in italiano) (*Si ride*) ed è proprio questo (*Mostrando un foglio — Ilarità*), che si è tradotto in tre lingue, e la traduzione è vicina sempre al testo italiano. Dunque questo manifesto è stato fatto in italiano. Basta che ella abbia la pazienza di leggere proprio vicino al manifesto che ha lei, e troverà il manifesto italiano.

LEALI. Lo potevano fare in quattro lingue.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ella avrebbe voluto che oltre al manifesto in italiano separato, ci fosse stato un testo italiano anche nel manifesto in tre lingue. Questo desiderio potrà essere di un'importanza relativa: ma quando pensi che si tratta di affiggere il manifesto in tre lingue unicamente in poche stazioni, ella comprenderà come e perchè sia stato opportuno di stampare soltanto in italiano in un foglio separato il medesimo avviso per affiggerlo in tutte le stazioni, comprese quelle di minore importanza. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Leali al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se e quando presenterà la legge definitiva sugli usi civici ».

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*. Sono lieto di assicurare l'onorevole Leali che i lavori della Commissione incaricata di studiare le leggi di affrancazione degli usi civici e per i domini collettivi, sono già terminati ed è già in corso di stampa la relazione con la quale il presidente di questa Commissione, senatore Quarta, illustra le proposte fatte dalla Commissione stessa e concretate in un disegno di legge.

Assicuro l'onorevole Leali che il ministro di agricoltura, industria e commercio, il quale sta studiando questa relazione e compilando il disegno di legge, risponderà all'impegno preso alla Camera presentando il disegno di legge al Parlamento prima delle vacanze estive.

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

LEALI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle dichiarazioni che ha fatte in risposta alla mia interrogazione.

Ho presentato questa interrogazione, perchè la legge sugli usi civici è assai importante; e perchè io sapeva che la legge stessa era già stata stampata ed avrei gradito che fosse presentata alla Camera in modo da poterla discutere e approvare prima delle vacanze.

Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, e spero che vorrà presentare il progetto di legge in tempo utile perchè appunto si possa discutere e votare prima delle vacanze.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Leali ai ministri di agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri « per sapere il perchè nell'America del Nord viene impedito l'ingresso alle merci italiane che non hanno etichette scritte in inglese e se il trattamento sia reciproco ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. L'onorevole Leali sa certamente che l'obbligo fatto agli importatori di derrate alimentari agli Stati Uniti di usare etichette in lingua inglese deriva dall'applicazione di due leggi dell'Unione, le quali obbligano tutti gli importatori ad applicare delle etichette in lingua inglese.

E questo provvedimento fu preso pare allo scopo di vietare l'introduzione nel territorio dell'Unione di sostanze alimentari adulterate, insalubri o comunque non rispondenti ai tipi voluti ed accettati dalle autorità dell'Unione.

Ora si tratta, come l'onorevole Leali sa, di una disposizione dipendente da applicazione di norme interne che sono autonome e sulle quali il Governo non ha modo di intervenire.

Posso soltanto aggiungere che l'Italia non ha creduto di applicare lo stesso si-

stema alle sostanze alimentari degli Stati Uniti.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di parlare.

POMPILJ, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non ho nulla da aggiungere, per parte mia, a quello che ha detto il mio collega di agricoltura, industria e commercio.

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

LEALI. Veramente la risposta del sottosegretario di Stato per l'industria e commercio non mi soddisfa molto.

I nostri produttori sono fortemente incomodati da questa legge americana, perchè debbono cambiare tutte le etichette ai loro prodotti, visto che le etichette in italiano non possono assolutamente entrare nell'America del Nord, e sono respinte.

Guardi il contrasto! Una Nazione che esige anche nelle etichette delle derrate alimentari la lingua del paese, mentre noi facciamo uso delle lingue straniere...

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Le conosciamo abbastanza bene, però!

LEALI. Lei sì: io, per esempio, non le conosco. (*Si ride*).

Credo che quando si concluse il trattato con l'America del Nord si poteva evitare quest'obbligo, od altrimenti stabilire la reciprocanza.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. È una misura generale per tutti gli Stati.

LEALI. Ecco, una misura generale per tutti gli Stati: la reciprocanza. Credo dunque che questa questione dovrebbe essere studiata tanto dall'onorevole ministro degli affari esteri, quanto da quello di agricoltura e commercio per vedere se fosse possibile di levare quest'impaccio ai nostri produttori. Io quindi non le rivolgo che la preghiera di studiare, ciò che non implica niente, perchè si può studiare per cento anni e lasciare le cose come sono!

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Leali, al ministro delle finanze, « per sapere se e quando pubblicherà la relazione della Commissione che studiò i diritti che il Demanio dello Stato poteva vantare sopra i Palazzi Farnese di Roma e Caprarola ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per

le finanze ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Come ebbi a rispondere altra volta all'onorevole Leali, la Commissione che stava studiando i diritti dello Stato sui Palazzi Farnese di Roma e di Caprarola ha compiuto i suoi lavori ed ha trasmesso la sua relazione al Ministero delle finanze. Ebbi già a dire al collega Leali che questa relazione doveva prima essere comunicata ai corpi consultivi del Ministero delle finanze, perchè, trattandosi di rivendicazione di diritti, e di ricorrere alle vie giudiziarie, il Ministero delle finanze ha l'obbligo, prima di tutto, per la tutela di questi diritti, di rivolgersi ai propri uffici legali e consulenti.

Del resto, il desiderio dell'onorevole Leali sarà fra non molto soddisfatto; ma intanto comprenderà l'onorevole Leali che fino a quando non avremo la risposta di quei corpi consulenti, non sarebbe prudente fornire forse con precipitazione agli avversari tutti i particolari sui quali sono fondate le ragioni ed i diritti dello Stato.

Ad ogni modo posso assicurare l'onorevole Leali che quando saranno giunte queste risposte, prima di ogni cosa, la relazione sarà comunicata ai membri del Parlamento.

SANTINI. Attenti agli intrighi diplomatici!

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

LEALI. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, che ringrazio, mi lascia soddisfatto.

Solamente lo prego di sollecitare questi corpi consultivi, perchè anche il paese ha diritto di conoscere qualche cosa di quella relazione, tanto più che il sottosegretario di Stato altra volta mi fece intravedere nella risposta, che mi dette, che la relazione era favorevole assolutamente al Demanio dello Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pala, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere quando sarà emanato il regio decreto che ascriva fra le regie la scuola tecnica di La Maddalena ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il progetto di bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1908-909, testè approvato dalla Camera, stanziava anche il fondo necessa-

rio per convertire in regia la scuola tecnica comunale della Maddalena.

Appena la legge di bilancio sarà promulgata, si provvederà alla compilazione del decreto per questa conversione o, come si dice con brutto neologismo, per questa regificazione.

Non vi è stato alcun ritardo, nè vi sarà alcun danno, perchè, come sa l'onorevole Pala, il provvedimento non potrà avere effetto che col nuovo anno scolastico, cioè col 1° ottobre 1908.

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

PALA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato dell'istruzione pubblica delle dichiarazioni che si è compiaciuto di farmi.

La ragione per la quale ho presentato questa interrogazione è molto semplice.

La questione della regificazione della scuola tecnica di La Maddalena ha dei precedenti. Dall'anno scorso il Ministero era pronto a risolverla, ma poi non volle che il decreto avesse efficacia per il nuovo anno scolastico, allora imminente.

E il comune sebbene a malincuore si acconcio al ritardo: ma doveva esser ritardo di mesi.

Ora ci avviciniamo al secondo anno.

Non vorrei, onorevole sottosegretario di Stato, che le stesse difficoltà si ripetessero oggi; ma poichè ella mi assicura che, al principio del nuovo anno scolastico, questa regificazione sarà un fatto compiuto, io non ho che a ringraziarla ora, per il momento in cui il provvedimento sarà preso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Meardi, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere le cause per cui al comune di Voghera non si pagano le somme di concorso dovutegli dallo Stato per l'aumento degli stipendii dei maestri per gli anni 1906-907 in forza delle leggi 11 aprile 1886 ed 8 luglio 1904 ».

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

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. L'egregio collega Meardi ha perfettamente ragione di sollecitare i rimborsi dovuti al comune di Voghera per gli aumenti degli stipendii ai maestri elementari. Il ritardo verificatosi però non dipende dall'azione del Ministero.

Infatti, mentre per quasi tutti i comuni della provincia di Pavia si sono potuti liquidare questi conti e disporre i pagamenti, per

il comune di Voghera non si potè fare altrettanto, perchè mancavano alcuni dati necessari per avere i quali si rinviarono al comune, a mezzo del Consiglio provinciale, i prospetti di liquidazione che esso aveva mandato, e perchè anche occorreva definire una vertenza relativa al calcolo delle spese per le scuole tenute da altri enti a sgravio dell'obbligo del comune.

Per queste notizie e chiarimenti si scrisse e si telegrafò più volte all'ufficio provinciale, ma, come dico, non si potè ottenere sollecita risposta; cosicchè a rompere gl'indugi ho telegrafato ancora in modo da avere subito gli elementi indispensabili.

Assicuro il collega Meardi che, appena giungeranno, sarà provveduto per la liquidazione dei conti e per i pagamenti.

Riconosco infatti che il comune di Voghera ha ragione di desiderare che siano sollecitamente pagate queste somme, le quali non sono indifferenti, perchè ammontano a parecchie migliaia di lire.

PRESIDENTE. L'onorevole Meardi ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

MEARDI. Ho dovuto ricorrere ad una interrogazione, essendo finora riuscite vane ed infruttuose tutte le sollecitazioni fatte dal comune di Voghera già fin dallo scorso febbraio su questo tema importantissimo.

Nella provincia di Pavia vari comuni rurali ed anche Voghera sono tuttora in disimborso del concorso dello Stato per gli esercizi 1906-907 nella spesa per gli aumenti di stipendio ai maestri elementari, concorso portato dalle leggi dell'aprile 1886 ed 8 luglio 1904.

E notate che l'articolo 25 della legge dispone che i comuni avrebbero il diritto di realizzare tali crediti parte nell'agosto del 1906 e parte nell'agosto del 1907.

Ora, il ritardo nell'eseguire tale disposizione, se è causa di dissesto finanziario ai piccoli comuni rurali, al comune di Voghera non riesce indifferente; poichè si tratta di circa 27,000 lire; somma che anche per una città capoluogo di circondario rappresenta un coefficiente rilevante per assicurarle un servizio di cassa regolare, senza dover ricorrere a mutui ed a mezzi straordinari, per far fronte alle passività del suo bilancio.

La risposta però che, con molta cortesia, del che lo ringrazio, mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato, non mi soddisfa completamente.

Egli, in sostanza, dice: abbiamo chiesto

e richiesto molte volte al Consiglio provinciale scolastico di Pavia notizie che ci mancano e necessarie per venire ad una liquidazione di tale contabilità.

Ma io gli osservo che questa è nè più nè meno che la risposta che diede alle premure del Comune di Voghera con sua lettera dello scorso 27 febbraio. Dopo d'allora nulla più si concluse e la pratica è nelle stesse condizioni precise di tre mesi or sono. Ciò non è incoraggiante davvero.

Ora una di queste due ipotesi si deve essere verificata: o è realmente il Consiglio provinciale scolastico di Pavia il quale si mostrò lento ed inerte nel rispondere, ed allora il ministro avrebbe dovuto con maggior energia richiamarlo al compimento dei suoi doveri; oppure si tratta di rallentamento nell'azione degli organismi della Minerva per avventura irrugginiti e guasti (*Oh! oh! — Commenti*) ed allora il ministro deve preoccuparsene esigendo che pratiche di questa importanza non si trascinino a lungo senza definirle.

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

MEARDI. Noti che il comune di Voghera dovrà prossimamente versare nelle casse del tesoro le sue quote pel mantenimento della scuola tecnica e del liceo. E sarebbe davvero a deplorarsi che si vedesse minacciato della multa del 4 per cento pel ritardato pagamento dei concorsi da lui dovuti allo Stato, mentre trovansi in disimborso di somme più rilevanti per crediti verso il medesimo.

Io quindi raccomando, all'onorevole sottosegretario di Stato, di interessarsi di questa pratica, tanto più che non solo nella provincia di Pavia, ma anche in altre provincie, i guai lamentati da Voghera si sono verificati.

Ora non si deve lasciare che comuni e popolazioni finiscano per credere che lo Stato è il peggiore dei pagatori; e che mentre ai comuni rurali si impongono molti oneri per spese obbligatorie, alla sua volta il Governo trascuri di soddisfare a loro favore le cambiali scadute in forza di legge.

Questo inconveniente dovrebbe invero suggerire melanconiche riflessioni a quanti sono fautori di tutto accentrare al Ministero, scuole e maestri.

Io prendo, dunque, atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato: augurandomi che all'annunziato buon volere corrispondano i fatti e che io non debba

quindi essere costretto di ritornare altra volta su questo increscioso argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Mi dispiace che l'egregio collega Meardi abbia voluto generalizzare la questione ed abbia voluto attribuire il ritardo verificatosi nel pagamento del contributo dovuto al comune di Voghera a meccanismi irrugginiti e guasti del Ministero della pubblica istruzione.

Comunque si vogliano giudicare questi meccanismi, sia per il passato, come per il presente, essi non hanno a che fare con quanto è avvenuto nei riguardi del comune di Voghera.

Debbo avvertire anzi che merita, non voglio dire lode, ma considerazione, il lavoro compiuto da qualche tempo dal Ministero della pubblica istruzione per togliere di mezzo questo enorme arretrato dei pagamenti dei contributi dovuti ai comuni per l'aumento degli stipendi dei maestri elementari.

Ho già spiegato alla Camera più volte, e lo stesso ministro in occasione dell'ultima discussione del bilancio ha fatto rilevare, che fino a pochi anni fa l'arretrato di questi contributi era immane, perchè, quando furono emanate le leggi del 1886 e del 1904 le quali avevano effetto retroattivo, il Ministero per questo solo fatto si trovò arretrato nella liquidazione dei conti, cosicchè i pagamenti, invece di procedere come voleva la legge, si riferivano sempre agli esercizi passati.

È stato precisamente il ministro Rava che, per diminuire gradatamente questo arretrato, ha rinforzato l'ufficio di liquidazione con personale straordinario e con personale preso da altri uffici, e persino da altri Ministeri, ed a questo modo si è potuto ottenere che l'arretrato mano a mano scemasse.

E siamo difatti a buon punto perchè si sono pagati circa trenta milioni; quindi l'arretrato è gradatamente diminuito e questo, in via generale, può persuadere il collega Meardi che alla Minerva non si dorme, come si suol far credere.

Avendo spiegato le ragioni di questi ritardi di rimborsi, torno ad assicurare l'onorevole Meardi che sarà provveduto sollecitamente per quanto si riferisce al credito del municipio di Voghera.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Giulio Alessio al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, di fronte al ritardo sempre più manifesto, intenda adempiere gli impegni assunti col comune e con la provincia di Padova nelle convenzioni 29 gennaio 1902 e 11 aprile 1905, giusta i quali tutti i lavori d'ampliamento della stazione di Padova devono essere eseguiti entro il 31 ottobre 1909 ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Credo di poter dare il maggior affidamento all'onorevole Alessio che nel termine prescritto dalla convenzione per la maggior parte i lavori alla stazione di Padova potranno essere compiuti. È verissimo che si è verificato un ritardo per i lavori del terzo gruppo il quale è il più importante; ma il ritardo è dipeso da trattative un po' laboriose che sono corse tra l'Amministrazione ferroviaria e l'Amministrazione postale per l'assegnazione dei locali che si dovevano adibire al servizio postale nella nuova stazione, ed anche da trattative che sono corse col municipio di Padova il quale avrebbe voluto che si fosse costruito un fabbricato nuovo e si fosse fatto l'arretramento dell'edificio verso il piazzale esterno.

Ormai questo trattative sono esaurite, il progetto esecutivo è pronto e non deve essere che sottoposto all'approvazione del Consiglio amministrativo: quindi è lecito sperare che i lavori nella stazione di Padova potranno nella massima parte essere compiuti nel termine convenzionale.

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

ALESSIO GIULIO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici dei termini cortesi con cui ha risposto alla mia interrogazione. Osservo però che nel testo delle sue dichiarazioni esistono due riserve, che provocano sopra di me una certa impressione.

Egli ha detto che i lavori per la massima parte saranno eseguiti nel termine convenzionale e che il progetto esecutivo è stato sottoposto all'esame dei corpi consultivi. Ora io, che assisto da una serie di anni a tutta la lunga *via crucis* di trattative per l'ampliamento della stazione di Padova, comprendo tutto il valore di queste riserve, e non posso certamente, in relazione ad esse, dichiararmi soddisfatto, perchè il

progetto dell'ampliamento della stazione di Padova ha un decorso di più che dieci anni. I primi impegni sono stati assunti nel 1898 e in seguito sono state accordate dilazioni nel 1902 e anche recentemente.

Non si può negare, che alcuni ritardi siano stati dovuti alle trattative per l'arretramento dell'edificio principale della stazione come pure a quelle per il collocamento dell'ufficio postale. Ma si tratta di questioni ormai risolte da un anno, per modo che si sarebbe dovuto presentare già da qualche tempo il progetto esecutivo ai corpi consultivi ed iniziarne l'esecuzione.

Non dimentichino l'Amministrazione delle ferrovie e il Governo che il termine convenzionale scade col 31 ottobre 1909, e considerino che sono stati eseguiti soltanto quei lavori che interessano l'Amministrazione ferroviaria, mentre quanto riguarda il fabbricato è stato affatto trascurato.

Infatti si tratta di costruire ancora quegli edifici e quei nuovi avviamenti che hanno specialmente rapporto col pubblico.

Per parte mia ho fede nelle parole gentili e cortesi dell'onorevole sottosegretario di Stato. So bene che egli è uomo di troppo valore per impegnare la responsabilità del Governo in una promessa di questa natura di fronte ad un comune, che ha dato 300 mila lire per la costruzione del cavalcavia e oltre ciò ha ceduto terreni per la costruzione di binari con ulteriore sacrificio di molte centinaia di migliaia di lire; ed è per questo che fidandomi, più che nel testo delle promesse, nell'autorità della persona da cui esse provengono, spero che i lavori della stazione di Padova saranno compiuti nel termine convenzionale.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Celesia e Botteri al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere come pensi di provvedere alla difesa dell'industria della pesca contro l'uso e l'abuso delle reti a strascico ».

L'onorevole sottosegretario di Stato ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Il Ministero di agricoltura, industria e commercio studia da molto tempo il grave e controverso problema della pesca con reti a strascico, contro la quale vanno crescendo tutti i giorni i reclami, sebbene la scienza e l'esperienza non abbiano ancora dimostrato in alcuna guisa l'influenza che questo si-

stema può esercitare sulla pesca in genere. Tuttavia il Ministero, volendo aderire all'opinione di coloro che reputano dannosa questa pesca, fin dal 1905 emanò il divieto per due anni di esercitare questa pesca a mezzo delle paranze durante alcuni mesi della primavera e dell'estate nel mare Tirreno, in Sicilia ed in Sardegna.

Ora, alla scadenza del divieto, il Ministero ha interpellato la Commissione consultiva della pesca, la quale ha opinato che questo divieto debba essere rinnovato, ed il Ministero ha trasmesso questo parere ai corpi consultivi perchè diano la loro opinione in proposito, allo scopo di emanare il relativo decreto di proroga del divieto.

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

CELESIA. Ho presentato l'odierna interrogazione perchè ai comuni è pervenuto l'annuncio che fu presentata una domanda di autorizzazione di applicare le reti a strascico anche a paranze mosse col vapore. Ora ciò ha spaventato la gente interessata, ed è specialmente su questo punto che io richiamo l'attenzione del Governo.

L'onorevole sottosegretario di Stato sa, sia per gli studi passati, sia per quanto già si è detto e perchè me ne ha data prova in molte altre circostanze, sa quanto sia doloroso e grave il problema della pesca presso noi; come purtroppo questa importante industria non sia da noi sufficientemente protetta, sufficientemente studiata e conosciuta e come si stenti a mantenere quel poco che abbiamo.

Ora è supremo interesse nazionale mantenere il nostro ceto pescatorio, utilissimo tanto per l'industria che esercita quanto per gli uomini che fornisce alla nostra marina di guerra. Ella sa come questo ceto pescatorio vada diminuendo, specialmente nella regione dove aveva tradizioni antiche, mentre nostro interesse supremo è di mantenerlo.

Senza entrare nel merito della questione se le reti a strascico cagionino quel danno che io credo effettivamente che cagionino, indipendentemente dalla questione obiettiva per i danni che la concorrenza con altro mezzo di applicazione di reti a strascico potrebbe portare ai nostri pescatori, ritengo che questo mezzo vada per il momento non aiutato e che per lo meno si debba ritardarne l'applicazione ed anche lo studio della applicazione sino a quando l'organizzazione della pesca non sarà presso di noi

migliorata, e la classe pescatrice italiana non potrà avere avuto da quelle leggi che abbiamo votate, e che fino ad ora non hanno applicazione, tutti quei vantaggi che ce ne siamo ripromessi ma che ancora non sono una realtà.

Occorre mantenere lo *statu quo*, occorre difendere i pescatori italiani e non pensare a migliorare i mezzi tecnici della pesca, occorre aiutare questo ceto che va estinguendosi ogni giorno; ed è per ciò che ho creduto necessario di portare qui la questione, e che ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta ottimista che intravedo attraverso le sue dichiarazioni, le quali mi fanno sperare che il Governo non permetterà che nuovi mezzi vengano adottati, e mi fa augurare che le risposte dei Corpi consultivi saranno conformi a quanto pensa di fare il Governo.

Vi è un'altra questione sulla quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. Non solo occorre che il divieto delle reti a strascico sia mantenuto nei ristretti limiti in cui il decreto di due anni fa l'aveva posto, ma occorre anche che ne sia impedito l'abuso che tutti i giorni si verifica purtroppo per la mancanza dei mezzi di sorveglianza per fatto delle paranze che con le reti a strascico vanno ad esercitare la loro industria anche entro i limiti dove la pesca è proibita.

Ella mi insegna che dovrebbero stare alle tre miglia e in certe stagioni entro il miglio. Invece è notorio che dappertutto sorpassano questi limiti, e che noi non abbiamo mezzi pratici per fare contravvenzioni e per impedire che il danno si verifichi. Bisognerebbe creare delle società di sorveglianza sulla pesca munite di veri e propri mezzi esecutivi, che avessero barche a vapore, riconosciute, incaricate della sorveglianza della pesca, e che facessero stare queste paranze alla distanza dovuta; e bisognerebbe pure che il divieto scritto su quell'aureo decreto venisse in pratica osservato.

Ed io prendo occasione da questa interrogazione per pregare il ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato, che a questa questione si sono tanto interessati finora, di voler studiare che coi fondi della legge del 1904 che giacciono inapplicati dal primo anno... (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*) ...perchè la legge era troppo perfetta, è vero, perchè la legge presup-

stema può esercitare sulla pesca in genere. Tuttavia il Ministero, volendo aderire all'opinione di coloro che reputano dannosa questa pesca, fin dal 1905 emanò il divieto per due anni di esercitare questa pesca a mezzo delle paranze durante alcuni mesi della primavera e dell'estate nel mare Tirreno, in Sicilia ed in Sardegna.

Ora, alla scadenza del divieto, il Ministero ha interpellato la Commissione consultiva della pesca, la quale ha opinato che questo divieto debba essere rinnovato, ed il Ministero ha trasmesso questo parere ai corpi consultivi perchè diano la loro opinione in proposito, allo scopo di emanare il relativo decreto di proroga del divieto.

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

CELESIA. Ho presentato l'odierna interrogazione perchè ai comuni è pervenuto l'annuncio che fu presentata una domanda di autorizzazione di applicare le reti a strascico anche a paranze mosse col vapore. Ora ciò ha spaventato la gente interessata, ed è specialmente su questo punto che io richiamo l'attenzione del Governo.

L'onorevole sottosegretario di Stato sa, sia per gli studi passati, sia per quanto già si è detto e perchè me ne ha data prova in molte altre circostanze, sa quanto sia doloroso e grave il problema della pesca presso noi; come purtroppo questa importante industria non sia da noi sufficientemente protetta, sufficientemente studiata e conosciuta e come si stenti a mantenere quel poco che abbiamo.

Ora è supremo interesse nazionale mantenere il nostro ceto pescatorio, utilissimo tanto per l'industria che esercita quanto per gli uomini che fornisce alla nostra marina di guerra. Ella sa come questo ceto pescatorio vada diminuendo, specialmente nella regione dove aveva tradizioni antiche, mentre nostro interesse supremo è di mantenerlo.

Senza entrare nel merito della questione se le reti a strascico cagionino quel danno che io credo effettivamente che cagionino, indipendentemente dalla questione obiettiva per i danni che la concorrenza con altro mezzo di applicazione di reti a strascico potrebbe portare ai nostri pescatori, ritengo che questo mezzo vada per il momento non aiutato e che per lo meno si debba ritardarne l'applicazione ed anche lo studio della applicazione sino a quando l'organizzazione della pesca non sarà presso di noi

migliorata, e la classe pescatrice italiana non potrà avere avuto da quelle leggi e abbiamo votate, e che fino ad ora non hanno applicazione, tutti quei vantaggi e ce ne siamo ripromessi ma che ancora non sono una realtà.

Occorre mantenere lo *statu quo*, occor difendere i pescatori italiani e non pensa a migliorare i mezzi tecnici della pesca, e corre aiutare questo ceto che va estinguendosi ogni giorno; ed è per ciò che è creduto necessario di portare qui la questione, e che ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta ottimista che intravedo attraverso le sue dichiarazioni, le quali mi fanno sperare che il Governo non permetterà che nuovi mezzi vengano adottati e mi fa augurare che le risposte dei Corpi consultivi saranno conformi a quanto penso di fare il Governo.

Vi è un'altra questione sulla quale permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. Non solo occorre che il divieto delle reti a strascico sia mantenuto nei ristretti limiti in cui il decreto di due anni fa l'aveva posto, ma occorre anche che ne sia impedito l'abuso che tutti i giorni si verifica purtroppo per la mancanza dei mezzi di sorveglianza per fatto delle paranze che con le reti a strascico vanno ad esercitare la loro industria anche entro i limiti dove la pesca è proibita.

Ella mi insegna che dovrebbero star alle tre miglia e in certe stagioni entro un miglio. Invece è notorio che dappertutto sorpassano questi limiti, e che noi non abbiamo mezzi pratici per fare contravvenzioni e per impedire che il danno si verifichi. Bisognerebbe creare delle società di sorveglianza sulla pesca munite di veri propri mezzi esecutivi, che avessero barche a vapore, riconosciute, incaricate della sorveglianza della pesca, e che facessero star queste paranze alla distanza dovuta; e bisognerebbe pure che il divieto scritto su quell'aureo decreto venisse in pratica osservato.

Ed io prendo occasione da questa interrogazione per pregare il ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato, che a questa questione si sono tanto interessati finora, di voler studiare che coi fondi della legge del 1904 che giacciono inapplicati da primo anno... (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*) ... perchè la legge era troppo perfetta, è vero, perchè la legge presupp

mane fa avevano dovuto distillar vinacce, ora si son messi a lavorare il vino.

Crederci dunque che si potrebbe estendere a tutte quante le stazioni, ove esista una distilleria sotto la sorveglianza doganale, la concessione, di cui si tratta. E ne fo viva preghiera all'onorevole sottosegretario di Stato, che frattanto nuovamente ringrazio per la sua sodisfacente risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Calissano ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

CALISSANO. Il provvedimento, che intendiamo di sollecitare con la interrogazione proposta, tende essenzialmente a provvedere ad una condizione di cose del momento, perchè da ogni parte d'Italia ed anche dalla nostra regione, dal Piemonte, vengono segnalazioni in questo senso; che, cioè, una gran parte dei nostri vini comuni deboli quest'anno accennano a guastarsi in questi primi momenti della stagione estiva, donde la necessità di portarli quanto più presto sia possibile alle distillerie per non sciuparli completamente.

Il provvedimento dell'abbuono e della proroga dell'abbuono, annunziato pochi giorni fa dall'onorevole ministro delle finanze, sarebbe, a nostro avviso, di insufficiente risultato, se noi non cercassimo di aiutare il trasporto dei vini alle distillerie. Quale è la condizione presente? Voglia l'onorevole sottosegretario di Stato tener presente quale è l'applicazione attuale della tariffa eccezionale 1003. Siamo in questa condizione, che solo da pochissime stazioni, che appartengono alle linee Napoli-Aversa-Caserta, Benevento-Sansevero, Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia, è ammessa la spedizione del vino con la tariffa speciale per le distillerie. Come stazioni poi di destinazione non sono ammesse, che queste: Ancona, Arezzo, Pesceia, Carrara, Conegliano, Firenze, Jesi, Lecco, Lago Maggiore-Milano P. G., Ponte S. Giovanni, Rezzato, Rifredi, San Damiano d'Asti, Sesto Fiorentino, Tavernelle, Udine e Viterbo.

In Piemonte non avremo che una sola stazione di destinazione, e cioè quella di San Damiano d'Asti. Ora che cosa domandiamo? Domandiamo che, non come provvedimento, che debba durar sempre, ma come provvedimento di efficacia temporanea ma immediata, avuto riguardo alle condizioni speciali del mercato del vino ed a questa crisi che travaglia i nostri paesi, vogliate eliminare queste due clausole restrittive, cioè vogliate estendere a tutte le sta-

zioni in partenza la facoltà di trasmettere il vino destinato alle distillerie; e che si elimini l'altra clausola restrittiva, che soltanto alcune stazioni possano essere fra quelle destinate a ricevere, allo scopo della distilleria, e con l'applicazione della tariffa speciale, il vino destinato alla distillazione.

E su questo riguardo ho poco da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole nostro collega ed amico Ottavi, il quale ha segnalato, con forma breve ed esaurientissima, questa condizione che non è ormai speciale ad una regione d'Italia, ma è una condizione generale a tutte le regioni vinicole.

Ma ho da aggiungere un'altra preghiera sulla quale, forse appunto per la improvvisa presentazione della mia interrogazione, e la cortese accettazione fattane dall'onorevole sottosegretario di Stato, del che lo ringrazio, non ho avuto risposta, e la preghiera è questa.

La tariffa eccezionale contiene anche un'altra condizione, quella del minimo percorso; cioè non è ammessa l'applicazione della tariffa eccezionale se non quando la merce deve percorrere un determinato numero di chilometri, che, se non vado errato, mi pare di seicento.

Ora che cosa avverrà? Che le distillerie che sono nel raggio, in quella regione, in quella sfera, alla quale potrebbero accedere i nostri produttori per mandare il vino comune, non si trovano in condizione di godere delle tariffe speciali, se non si trovano almeno a distanza di 600 chilometri.

Ora anche questo provvedimento che aveva la sua piena giustificazione, la sua ragion d'essere, alla data in cui questa tariffa eccezionale entrò in attivazione, non ha più ragion d'essere in questo momento, ed è bene, credo, che il Ministero studi il modo, o di eliminare questa restrizione, o di ridurla in quella misura che possa acconsentire alle varie zone vinicole di utilizzare questa tariffa speciale.

Intanto prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato per la prima parte, e lo ringrazio dell'assicurazione che mi ha data. E mi consenta che, senza attendere risposta ulteriore a questa seconda parte delle mie preghiere, lo inviti anche a voler fare oggetto di studi la riduzione del percorso, o per la eliminazione totale, o per una restrizione del minimo del percorso stesso, perchè così sarà

meglio soddisfatto il voto che ha consigliato l'onorevole Ottavi e me a presentare le nostre interrogazioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Calissano, desidero darle un chiarimento. Quando ho detto che a tutte le località provviste del servizio di dogana permanente potrà essere estesa la tariffa, e quando ho detto che per tutta la Sicilia, sia nelle stazioni mittenti che nelle stazioni destinatarie si ammetterà la tariffa medesima, con questo ho già implicitamente risposto alla seconda parte della sua interrogazione. Ella intende che ove troviamo un servizio permanente di dogana, e ove senza riguardo alla distanza consideriamo stazioni mittenti ed anche destinatarie quelle dell'Isola, con ciò la distanza prescritta nella tariffa speciale 1003 viene ad essere in gran parte ovviata, e viene a diminuirsi l'ostacolo che l'onorevole Calissano vorrebbe interamente rimosso.

Quindi, con la mia prima risposta ho creduto di rispondere anche alla seconda parte della sua interrogazione.

PRESIDENTE. Sono così trascorsi i quaranta minuti destinati alle interrogazioni.

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 Attilio Rota.

ROTA ATTILIO. Onorevoli colleghi, uno degli argomenti più importanti, sul quale verte il disegno di legge in discussione, sul quale si diffonde la relazione, pregevolissima per concetto e per dizione esatta dell'onorevole Calissano, è quello della concessione della costruzione, e dell'esercizio delle ferrovie all'industria privata; argomento, del quale gli oratori, che mi hanno preceduto, non hanno formato tema dei loro discorsi, ma argomento però di grande attualità (come lo chiama la stessa relazione dell'onorevole Calissano), in quanto che esso involge la soluzione del problema della con-

correnza assoluta alle ferrovie dello Stato, ed anche della concorrenza con esse indiretta e parziale.

Penetrata l'onorevole Commissione della necessità della soluzione di questo problema, o per lo meno della necessità di apportare ad esso tutte quelle agevolazioni, le quali sono necessarie per stabilire gli accordi fra Stato e concessionari, introdusse, d'accordo con l'onorevole ministro, disposizioni nel disegno di legge, le quali è indiscutibile che sono importanti, e che serviranno ad agevolare gli accordi stessi fra Stato e concessionari. Queste disposizioni riguardano l'agevolazione degli accordi relativamente ai servizi cumulativi; ed un'altra disposizione importantissima introdotta nel disegno di legge è quella dell'ultimo comma dell'articolo primo, che riguarda l'esclusione della tassazione delle merci, gli abbreviamenti delle nuove linee concesse all'industria privata.

Ma per quanto tali agevolazioni, ispirate d'accordo con l'onorevole ministro ad un principio e ad un concetto giusto, siano importanti, esse non sono che di dettaglio e particolari; ed io credo che non siano sufficienti alla soluzione di questo problema importantissimo, che, ripeto, è chiamato d'attualità dalla stessa Commissione, e per il quale è imprescindibile invece stabilire il principio cardinale, che deve presiedere alla soluzione delle diverse questioni che in tema di concessioni alla privata industria saranno presentate al Governo.

L'onorevole ministro, dopo che nella sua relazione ha dichiarato, che il problema ferroviario in Italia venne sempre risolto concordemente dalla azione dello Stato e da quella dell'industria privata, dichiara che sopra questo sistema egli insiste, ed aggiunge anche che egli è alieno affatto dagli ondeggiamenti delle tendenze e dalla discontinuità dei criteri; i quali sono dannosi in tutte le questioni, e specialmente in queste che sono socialmente ed economicamente così importanti. Ma, l'onorevole ministro, allorquando viene a precisare il principio, che ha posto a cardine della sua relazione a questo riguardo, stabilisce come termine differenziale, come linea di demarcazione precisa questa: che, laddove le ferrovie dello Stato sono attualmente sufficienti alle esigenze del traffico, il Governo non compirebbe il suo dovere accordando qualsiasi concessione; invece, allorquando le ferrovie attuali di Stato siano insufficienti, allora nasce, si afferma e si impone il pro-

blema da risolvere sulla concessione delle nuove linee all'industria privata.

Con tutta la deferenza, che io sento schiettamente verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e per quanto io creda ispirato questo suo concetto dal sentimento di giusta e legittima tutela degli interessi importantissimi dello Stato, pur tuttavia mi consenta che gli dica che questo concetto, preso in senso assoluto, è più un concetto di Stato esercente ferrovie, che quello di Stato, il quale ha altre funzioni importantissime da compiere; è più un concetto da direttore di ferrovie, che un concetto da ministro; in una parola, è un concetto, pel quale lo Stato non pensa all'avvenire.

E dico questo, in quanto chè, onorevoli colleghi, il principio cardinale, che ha retto sin qui il problema ferroviario in Italia, è consacrato in un'aurea formula contenuta nella ultima poderosa relazione del compianto ministro Gianturco sulle ferrovie, nella quale è scritto: che le ferrovie hanno un interesse pubblico, il quale esorbita assolutamente dalla convenienza economica dell'impresa; che le ferrovie hanno una finalità, la quale esorbita assolutamente da ogni convenienza finanziaria, in quanto chè esse rappresentano un vero servizio pubblico ed un'alta finalità di civile progresso.

E, se mi è consentito addurre a suffragio di questo un argomento, ricorderò cioè che quando nel marzo dello scorso anno venne presentata alla Camera la relazione sul disegno di legge 27 novembre 1906, n. 541, nel quale all'articolo 13 si contemplavano e si ponevano delle strettoie al libero esercizio, al libero impianto, sia per i raccordi, sia per i servizi cumulativi all'industria privata, la Commissione parlamentare, presieduta dall'onorevole Sacchi, relatore l'onorevole Tedesco, a voti unanimi radiava dal disegno di legge, presentato dall'onorevole ministro Gianturco, quell'articolo, come lesivo della industria privata e dei principii che oggi debbono reggere la politica ferroviaria in Italia. Io non vi parlerò della maggior parte degli Stati d'Europa, in cui il principio della concorrenza è bandito o quasi, perchè voi lo sapete meglio che io non ve lo possa ripetere.

E veniamo, invece, senza oltre indugiare, alla relazione dell'onorevole Calissano.

Questa relazione, così perspicua nella forma, così equilibrata ed armonica nel concetto, riguardo al problema importantissimo della concessione delle ferrovie al-

l'industria privata, contiene un concetto, che mi permetto di esaminare, ricordandolo agli onorevoli colleghi. Ammette quella relazione che sia giusto il rifiuto della concessione di ferrovie all'industria privata, allorchè queste sono in assoluta concorrenza alle ferrovie dello Stato.

In questo caso sarebbe spogliare, sarebbe deviare, sarebbe togliere completamente, con danno evidente agli interessi vivi e legittimi delle ferrovie di Stato, il traffico, per riversarlo sopra linee da concedere all'industria privata.

Ma non oltre questo limite; e, per adoprare le incisive parole dell'onorevole relatore, non sarebbe interpretazione, ma aberrazione, qualora si andasse oltre di esso. Dice la relazione che bisogna ammettere la concessione di linee nuove all'industria privata, anche se vi possa essere un leggero spostamento del traffico, quando vi sono di mira legittimi intenti.

Bisogna soprattutto, nel concedere o nel negare, avere di guida il criterio se, o meno, nelle domande di concessione di nuove linee vi siano legittime aspirazioni, le quali consistono in bisogni materiali e morali di intere plaghe finora obliate o neglette.

Bisogna riguardare altresì, se vi sono zone le quali siano cospicue e ricche per popolazione ed entità di traffico, che siano lontane dalle arterie principali, nelle quali trascorre la nuova vita.

Questo è il criterio fondamentale che deve servire di guida al Governo nel concedere o nel diniegare a domande di concessioni, che gli vengono rivolte, e, cioè: quando la concorrenza è assoluta e rovinosa alle linee di Stato, no; ma quando questa concorrenza si limita ad un lieve, temporaneo, saltuario, intermittente spostamento, allora sarebbe ingiusto rifiutare la concessione ispirata a reali bisogni, e al soddisfacimento di legittimi intenti.

Ricordato ciò, onorevoli colleghi, io, anche per incarico di alcuni miei colleghi di Bergamo e di Milano, sottopongo all'esame ed all'attenzione della Camera, e specialmente dell'onorevole relatore e dell'onorevole ministro, la domanda, sulla quale è dato un benevolo cenno nella relazione dell'onorevole Calissano, la domanda cioè presentata già da tempo per la costruzione, non chiamiamola col nome pomposo di direttissima, ma di una elettrovia tra Bergamo e Milano; elettrovia la quale raccoglie tutti gli estremi, tutti gli elementi che,

e per le idee dell'onorevole ministro, e più ancora per le idee manifestate nella relazione dell'onorevole Calissano, devono riscontrarsi esattamente nelle concessioni alla industria privata.

Domanda, solennemente presentata ed affermata da tutte le rappresentanze, e dalle popolazioni delle due città e della plaga interessata; domanda che è vigorosamente suffragata da ragioni di imperiose necessità, domanda di concessione (e l'onorevole ministro lo sa e me ne può rendere attestato) la quale ha già ottenuto il parere favorevole del supremo consesso tecnico, e cioè del Consiglio superiore dei lavori pubblici; domanda sulla quale l'onorevole Calissano ha non solo benevoli parole, delle quali io lo ringrazio sentitamente, ma anche incoraggiamenti e consigli ad entrambe le parti, per addivenire ad un accordo, che venne inopinatamente troncato, mentre si credeva raggiunto, dopo il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

E, onorevoli colleghi, le ragioni non dico salienti e di una evidenza manifesta, che non solo suggeriscono ma impongono l'accoglimento di questa domanda di concessione, e succintamente per non abusare della vostra attenzione benevola, permettetemi che ve le accenni, tanto per giustificare la domanda presentata, su cui dalle popolazioni delle due città di Bergamo e Milano e della vastissima plaga intercedente tra esse si insiste con tanto calore.

Le linee esistenti tra Bergamo e Milano sono assolutamente insufficienti per il traffico e per lo scambio dei rapporti tra le due città, la cui importanza è innegabile.

Non parlo della importanza di Milano perchè sarebbe un fuor d'opera, ma mi credo in dovere di segnalare invece l'importanza ognora crescente di Bergamo, ed il ministro dei lavori pubblici può darmi di ciò testimonianza, perchè Bergamo è tra le primissime città, che danno lauti proventi ferroviari allo Stato.

Ora il servizio ferroviario tra di esse è assolutamente insufficiente, e ne sono prova manifesta (ed il ministro se ne potrà facilmente assicurare) i pagamenti cospicui per tardate rese di merci, nonchè la concorrenza vittoriosa da parte dei trams interprovinciali fra le due città, concorrenza vittoriosa perchè determinata dal servizio più spedito, più puntuale e preciso, che quello delle ferrovie, le quali sono assolu-

tamente congestionate per una esuberanza di traffico.

E il bisogno di questa comunicazione diretta tra Bergamo e Milano diviene sempre più imperioso, qualora si consideri che Bergamo venne relegata fuori della grande linea Venezia-Milano, con la costruzione del tram Rovato-Treviglio.

Infine, per quanto ella, onorevole ministro, sia animato a questo riguardo da ottime intenzioni, che tradurrà, come a sua assicurazione, tra breve in fatto, non credo che i miglioramenti assentiti sopra le linee di Stato attuale tra Bergamo e Milano siano sufficienti al traffico ed allo scambio dei rapporti tra le due città; in quanto che alla efficacia ed esaurienza di tali miglioramenti osta ed osterà sempre in modo assoluto il fatto, che quando la ferrovia di Bergamo giunge a Milano si congiunge con ferrovie principali di importanza maggiore od internazionale, alle quali naturalmente il tratto da Bergamo a Milano sarà sempre sacrificato.

Io vi ho parlato fin qui, onorevoli colleghi, delle due città di Bergamo e Milano. Ora, traendo argomento dalle parole che sono contenute nella relazione dell'onorevole Calissano, e che testè ho ricordato, che cioè nella concessione delle ferrovie alla industria privata si deve aver riguardo a legittimi intenti, e tali sono quelli di vedere se vi sono delle plaghe le quali, benchè ricche ed importanti, siano lontane dalle grandi arterie, dove scorre la vita nuova, io vi segnalo, o signori, che la elettrovia, che si domanda fra Bergamo e Milano, attraversa una plaga ricca per densità di popolazione, per entità di commercio e di industrie, per fertilità di suolo ed amenità di posizione, una plaga che consta di 40 comuni, di 140,000 abitanti, e oggi è lontana completamente e punto servita dal lato ferroviario.

Se non sono legittimi intenti questi, non so quali altri vi possano essere. Ma vi è di più.

In questa domanda di concessione, e mi rinerisce di non vedere presente l'onorevole De Nava, perchè tranquillerei la sua coscienza timorata dagli allarmi finanziari per il progetto in discussione, in questa domanda (cosa nuova) non si chiede nulla allo Stato.

Non si domanda alcun sussidio, si domanda soltanto il permesso di lasciar fare, a meno che si voglia intendere come sus-

sidio, come soccorso, il diritto di stabilire dei raccordi, perchè è naturale che questi ci debbano essere, poichè una ferrovia non può essere isolata, non può essere campata in aria.

E su questo ultimo argomento, credo opportuno di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e, specialmente, dell'onorevole Calissano, che forse non conosce tale fatto: nella domanda di concessione presentata per questa elettrovia non si è chiesto alcun sussidio allo Stato. Si domanda solamente il permesso di poterla fare.

Quindi, onorevole ministro, senz'oltre dilungarmi, non presento già, perchè sarebbe ultroneo a questa discussione, un ordine del giorno, ma ho creduto doveroso sottoporre le mie considerazioni al ministro dei lavori pubblici, perchè ne tenga conto.

Mi crederà certamente l'onorevole Bertolini, che non sono nè sollecitato nè imposto nel parlare da scopi elettorali, ai quali sono, non dico superiore, ma indifferente. Parlo unicamente per convinzione desunta dalla conoscenza vera ed esatta e dalla necessità delle cose; e confido e mi auguro che questa convinzione penetri nell'animo suo; e che colla sua mente equilibrata egli si faccia esatta contezza della vertenza, perchè allora sono certo che accoglierà una domanda ispirata al legittimo intento di appagare i bisogni di due città, che meritano riguardo, e che non chiedono nessun sussidio allo Stato, e di una vasta plaga, che oggi è trascurata e lontana dalle vie principali di comunicazione. (*Benissimo! Bravo!*)

PRÉSIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

BIZZOZERO. Dirò alcune brevi e modeste parole intorno al tema, quale è disciplinato in questo disegno di legge, delle tramvie.

Dal 1906, in cui veniva approvato un mio ordine del giorno, che formulava dei voti per la concessione di sovvenzioni a favore delle tramvie extraurbane a trazione meccanica, ad oggi si è compiuto, per merito del Governo e del Parlamento, un grande e proficuo cammino. Però i vari progetti presentati, se sodisfecero sotto il punto di vista finanziario, non sodisfecero completamente sotto il punto di vista tecnico. Se me lo consente l'onorevole ministro, anche il progetto attuale non sfugge, a mio modo di vedere, a questa critica.

Prima di tutto osserverò che, poichè verrebbero, per così dire, ad accumularsi su questo tema tre leggi, quella del 1896; quella del 1907 e quella attualmente in discussione, sarebbe bene che, in luogo della facoltà che verrebbe ad accordarsi al Governo con una delle ultime disposizioni del disegno di legge, che attualmente si propone all'approvazione della Camera, di formare un testo unico il quale in sè coordini e fonda le varie disposizioni delle leggi anzidette, sarebbe bene, a mio modo di vedere, che venisse proposto un disegno di legge il quale avesse a coordinare tanto le disposizioni concernenti le tramvie, quanto le funicolari.

Si avrebbe in questo modo il vantaggio di una maggiore guarentigia, imperocchè l'incrociarsi di tutte le disposizioni contenute nelle leggi che ho citato, compresa quella che è sottoposta all'approvazione della Camera, può portare come conseguenza che il potere esecutivo venga a sovrapporsi al potere legislativo là dove specialmente vi siano disposizioni contraddittorie, o disposizioni le quali non siano perfettamente chiare e certe nella loro interpretazione.

Poi si potrebbe approfittare di un disegno di legge di questa natura sia per disciplinare meglio la sorveglianza del Governo sulle tramvie, sorveglianza la quale lascia parecchio a desiderare, prova ne sia il disservizio tramviario che si è verificato specialmente nella provincia di Milano per parte di quelle società private nazionali ed estere che colà esercitano le tramvie, sia per risolvere alcuni problemi che sono maturi a decisione, o per lo meno meriterebbero di essere portati ad esame e giudizio del Parlamento: quello per esempio della facoltà alle provincie di esercitare le tramvie.

L'articolo 39 della legge del 1896, trascorre fino a divietare esplicitamente ai comuni ed alle provincie di esercitare le tramvie. Questo divieto io credo che meriterebbe di essere di nuovo sottoposto all'esame del Parlamento, il quale, a mio modo di vedere, vi dovrebbe derogare accordando con le debite discipline alle provincie la facoltà di esercitare tramvie, ed eventualmente anche ad importanti consorzi costituiti fra comuni.

Nella occasione della presentazione di un siffatto disegno di legge si potrebbero introdurre in esso anche quelle che chiamerò le clausole sociali, delle quali abbiamo già un modello lodevole nella legge del 1906,

contenente disposizioni speciali sulla costruzione di ferrovie secondarie. Tali sono le disposizioni le quali sanciscono la istituzione di biglietti di abbonamento per gli operai i quali vadano a pernottare poco lungi dalla città ove si trova l'opificio; tali sono le disposizioni che riguardano il trasporto gratuito di prodotti agricoli destinati alla vendita e di attrezzi rurali, disposizioni tutte le quali si trovano già nella anzidetta legge del 1906 e che sarebbe molto opportuno, anzi logico, sancire anche in materia di tramvie.

Nell'occasione poi della presentazione di un siffatto disegno di legge, si potrebbe disciplinare la materia delle funicolari. Questa materia attualmente è sottoposta ad un regime alquanto incerto, e quello che è peggio, talvolta illogico.

Infatti le funicolari sono attualmente, col solo criterio di una determinata percorrenza su sede propria, parificate alle ferrovie, mentre, se vogliamo notare i caratteri che distinguono le funicolari dalle ferrovie, dovremmo veramente concludere che questa equiparazione è qualche cosa di assurdo.

Ed invero, le funicolari, sia per lo scopo cui intendono, sia per la brevità del loro percorso, sia per la continuità del loro servizio, sia per l'esiguità dei treni, sia per la natura degli incroci, mentre si avvicinano al tipo di esercizio delle tramvie, si discostano immensamente da tutto ciò che è ferrovia.

Il criterio della percorrenza, quale sarebbe recato dall'articolo 11 dell'attuale disegno di legge, non dovrebbe essere applicato alle funicolari, le quali, per necessità di cose, dovendosi inerpicare sul dosso delle montagne, raramente possono avere il loro percorso su sede propria, e quindi verrebbero ad essere sottoposte, la maggior parte delle volte, alle norme ingombranti ed onerose che governano le ferrovie.

Io raccomando vivamente all'attenzione dell'onorevole ministro questo tema delle funicolari, le quali, nell'attuale formarsi di un'Italia climatica, come ben mi suggeriva l'onorevole Pavia, compiono una funzione veramente importante. Esse sono le rivelatrici dell'Italia pittoresca, ma sono nello stesso tempo, nella famiglia delle varie locomozioni meccaniche, le creature più deboli, quelle che meritano di essere più fervidamente e più provvidamente assistite. E credo che si vada veramente a ritroso di

una tale finalità, sottoponendo la maggior parte delle volte le funicolari al regime delle ferrovie; regime che, come ho detto, è ingombrante ed oneroso.

Quindi io, sul termine del mio dire, leggerò alla Camera un ordine del giorno, nel quale formulo dei voti, affinché sia sollecitamente presentato un disegno di legge che disciplini in testo unico, tanto le tramvie extraurbane a trazione meccanica, quanto le funicolari.

Certamente, non mi spingerò però fino all'eccesso, il quale viene suggerito da alcune deputazioni provinciali, che cioè venga sospesa quella parte di progetto presentata dal Governo che riguarda le tramvie. Questo sarebbe assai inopportuno, perchè non è il caso, in ogni modo, di procrastinare il beneficio di quei sussidi che sono disciplinati dall'attuale disegno di legge.

Dopo ciò verrò a dire brevemente di alcuni punti che mi sembrano criticabili e che riguardano le discipline delle tramvie.

In questo disegno di legge noi vediamo, improvvisamente, di straforo, senza quella declaratoria di principio la quale dovrebbe costituire il fondamento imprescindibile di qualunque innovazione legislativa, abolito il sistema dell'autorizzazione con la sostituzione del sistema della concessione. Ho detto di straforo, perchè nell'articolo 17 del disegno di legge si parla di concessione per decreto reale. È questa la prima volta che in questo disegno di legge viene fuori la parola concessione, la quale è poi ripetuta nell'articolo 18. Ma in nessuna parte del disegno di legge si dichiara che il sistema dell'autorizzazione viene abrogato, e che ad esso viene sostituito quello della concessione. Non vi è, in conseguenza, alcuna norma, la quale disciplini questo nuovo sistema della concessione sostituito a quello dell'autorizzazione.

Nella relazione ministeriale, che precede questo disegno di legge, per giustificare siffatta innovazione, si dice che il concetto stesso di concessione rende oramai inammissibile che l'attuazione di comunicazioni extraurbane debba dipendere dal beneplacito anche di un solo ente, nel cui territorio si trovino per avventura pochi metri di strada. Ora a questo inconveniente si potrebbe rimediare, seguendo il procedimento, il quale è suggerito dall'articolo 6 della legge del 1906, contenente disposizioni speciali sulla costruzione delle strade, il quale sancisce l'intervento dell'autorità governa-

tiva, a dirimere il conflitto che per avventura insorga fra gli enti interessati che possiedono la sede stradale.

Non vedo accennato nella relazione un motivo sufficiente per derogare senza altro al provvido principio della autorizzazione, che finora è stata in vigore; provvido principio, perchè fu mercè cotale autonomia che le tramvie hanno potuto fiorire in Italia, essendosi potute rapidamente espletare le pratiche relative alla loro costruzione.

L'onorevole ministro mi potrà per avventura replicare che, siccome con questo disegno di legge si estende il principio del sussidio, è pur giusto che venga sostituito al sistema dell'autorizzazione quello della concessione.

Ma qui mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo su due esempi che ci vengono dall'Austria e dalla Francia.

L'Austria concede sussidi ma si limita all'approvazione del progetto ed a sorvegliare che la sicurezza della circolazione sia garantita.

In Francia il Governo concorre, garantendo un determinato prodotto lordo, ma si limita ad autorizzare l'esecuzione dei progetti.

Dunque anche in questi paesi vengono concessuti dei sussidi sotto una forma o sotto un'altra, ma viene mantenuto il sistema della autorizzazione in luogo del sistema della concessione che, secondo me, non opportunamente si vorrebbe introdurre nel nostro paese.

Mi permetterò, quindi, di presentare degli emendamenti nel senso che venga mantenuto il sistema dell'autorizzazione in luogo del sistema della concessione.

E vengo per ultimo a parlare dell'ultima parte di questo disegno di legge, cioè di quella secondo la quale lo Stato avrebbe un diritto di compartecipazione sui prodotti lordi dell'esercizio delle tramvie, anche quando non siano sovvenzionate.

Vedo che l'onorevole ministro scuote il capo e in tal caso avrei vinto la mia causa...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non vi è bisogno di combattere, perchè questa è l'interpretazione che noi diamo all'articolo, e non c'è nessuna difficoltà a chiarirlo.

BIZZOZERO. Vorrei però, onorevole ministro, che questa delucidazione, se lei lo consente, venisse fatta all'articolo 17.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La faremo volentieri, d'accordo.

BIZZOZERO. Prendo atto di questa dichiarazione e rinunzio senz'altro a questa parte del mio discorso, dimostrando così nel modo più tangibile la mia gratitudine all'onorevole ministro...

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

BIZZOZERO. Allora un'ultima osservazione che riguarda l'articolo 18. Quest'articolo esigerebbe il conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, per le sovvenzioni da accordarsi alle tramvie.

Ora io pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di voler consentire che all'espressione « sul parere conforme », si sostituissero le parole: « udito il parere del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici », perchè non mi pare opportuno che venga vincolata la libertà della decisione del ministro: è giustissimo che si tenga il massimo conto del parere di questi Consigli, ma non è giusto che venga vincolata la libertà di decisione del ministro al parere di questi due Corpi, i quali devono essere mantenuti nella loro alta funzione consultiva e nulla più.

Per questi motivi, io, prendendo atto delle dichiarazioni delle quali mi fu cortese l'onorevole ministro per quanto riguarda la compartecipazione sui prodotti, insisto perchè sia accolto questo emendamento, nonchè l'altro relativo al sistema dell'autorizzazione e venga pure accolto il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare sollecitamente un disegno di legge il quale disciplini in unico testo tanto la costruzione e l'esercizio delle tramvie extraurbane a trazione meccanica, quanto la costruzione ed esercizio delle funicolari ». (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Scorciarini-Coppola.

Ella intende svolgere anche i suoi emendamenti?

SCORCIARINI-COPPOLA. Li indicherò uno dopo l'altro e ne resterà uno solo, che mi riservo di svolgere all'articolo 2.

Onorevoli colleghi, perchè voi abbiate la convinzione intera che nelle modeste osservazioni che sarò per fare, e nelle preoccupazioni che sarò per manifestare, io non sia ispirato che dalla più sincera obbiettività, dichiaro subito che rimanga il disegno

di legge quale ci è presentato, io lo voterò, perchè soddisfa bisogni indifferibili, perchè soddisfa impegni legislativi, perchè contiene disposizioni che agevolano la concessione delle ferrovie all'industria privata, perchè insomma esso rappresenta un passo avanti nella necessaria, numerosa successione di leggi in fatto di ferrovie.

E precipua mia preoccupazione, che ebbi subito dal testo della legge, dalla relazione, nonchè dal discorso pronunziato dall'onorevole ministro il 12 marzo, è che lo Stato, da che è diventato esercente delle ferrovie, troppo si preoccupi dell'adempimento degli obblighi e dei doveri che gli vengono da quella funzione, e poco si preoccupi degli altri obblighi e degli altri doveri che più gli sono propri.

Certamente io non voglio mettere in contrasto questi diversi obblighi e diversi doveri; ma mentre con tutta lealtà dichiaro che è necessario adempiere a quelli che esso ha come esercente e che possibilmente si procuri di sodisfarli in un tempo più breve di quello che la legge prevede, contemporaneamente desidero che si procuri di avere la cura maggiore e più diligente per l'adempimento di quegli altri doveri che lo Stato deve avere per eccitare e promuovere le attività economiche, onde non continui ad aversi lungamente una inorganica rete di Stato, e possano essere costruite ferrovie secondarie e tramvie in quelle provincie, dove maggiore ne è il bisogno.

E perchè non permanga questa condizione di una inorganica rete di Stato e perchè non permanga un triste contrasto di sviluppo ferroviario tra provincia e provincia della nostra Italia, io esprimo il concetto che quanto è già in embrione contenuto nel progetto stesso e nella relazione possa avere la più ampia e completa sanzione, nel senso, cioè, che a questi diversi bisogni, a questi diversi doveri lo Stato adempia, in modo diverso e con provvedimenti distinti e separati, cosicchè per quanto riguarda le ferrovie che esso deve costruire, per venire in aiuto a quelle ferrovie le quali si siano dimostrate incapaci per eccessiva saturazione, a sodisfare ai cresciuti bisogni, esso vi provveda unicamente con criterii industriali; per quanto riguarda le ferrovie secondarie e le tramvie, esso vi provveda coi concetti propri dello Stato integratore ed eccitatore delle attività economiche locali; e per quanto infine riguarda le ferrovie che devono servire al

completamento, alla semplificazione e alla correzione della rete dello Stato, esso, pur ricordandosi di esserne l'esercente, s'ispiri a criterii principalmente d'interesse economico generale con lo scopo di raggiungere il massimo risultato col minimo sforzo.

Dirò quindi della costruzione delle ferrovie, a seconda delle indicate tre diverse categorie.

Il provvedere alla costruzione di ferrovie, le quali devono supplire alla insufficienza delle attuali, che io, per rapidità di linguaggio, chiamerò industriali, con speciali e separati provvedimenti, i quali abbiano uno speciale organo di studio e di preparazione, io credo che avrebbe molteplici e notevoli vantaggi. Qui è l'esercente, qui è l'amministrazione ferroviaria dello Stato, che deve preparare gli elementi e le proposte; è essa che, ad un tempo, deve prevenire i bisogni e deve preparare lo sviluppo della sua industria sotto l'obbiettivo preponderante dell'aumento dell'utile.

Ne conseguirà quindi prontezza di provvedimenti, e contemporaneamente studi severi per assicurarsi della proficuità industriale della linea, e nessun pericolo, anzi nessun sospetto, ciò che è più importante, che essi possano essere di danno alla costruzione di altre ferrovie.

Ma perchè possa raggiungersi tutto ciò occorre provvedere che la costruzione di queste ferrovie non possa avere alcuna incidenza sulle condizioni del bilancio dello Stato.

Nel caso in specie, lo Stato costruisce ferrovie, così come qualunque altro esercente al suo posto costruirebbe senza sussidi; conseguentemente le annualità per la estinzione dei certificati che si devono creare per la loro costruzione devono andare direttamente a carico dell'Amministrazione delle ferrovie.

Nè dicasi che è semplicemente una questione di forma; inquantochè gli utili netti delle ferrovie saranno di tanto maggiori o minori a seconda che le annualità per la estinzione dei certificati non vadano o vadano a carico del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie.

È evidente che se con la spesa, mettiamo il caso di 500 milioni di nuove ferrovie (e ripeto, io mi riferisco sempre alle ferrovie industriali) se con la spesa di un 500 milioni di ferrovie gli utili netti del bilancio dello Stato aumentino di 25 milioni, naturalmente vengono per accrescersi

gli appetiti per il loro consumo. Invece allorché le annualità per l'estinzione di quei certificati vadano a carico dell'Amministrazione delle ferrovie, dei 25 milioni ne rimarrà, forse sì o no, solo qualche milione di aumento di utile. Per conseguenza a me pare che questo provvedimento importerebbe molteplici garanzie: la garanzia che l'Amministrazione dello Stato procederebbe allo studio delle ferrovie da costruire col maggiore rigore, e garanzia nell'interesse dell'integrità del bilancio dello Stato.

Concordemente a questo concetto io ho proposto all'articolo 22 un emendamento aggiuntivo, che credo così d'aver sufficientemente svolto in questa discussione generale, e che suona:

« Le annualità occorrenti allo ammortamento dei certificati che saranno creati per la costruzione delle ferrovie delle quali alle lettere *d*), *e*) ed *f*) dell'articolo 1° della presente legge saranno iscritte in apposito capitolo nella parte ordinaria dell'uscita del bilancio delle ferrovie dello Stato ».

E dopo aver parlato della costruzione di ferrovie industriali vengo a parlare, quasi perchè i concetti diversi meglio risaltino, vengo a parlare delle ferrovie secondarie. D'accordo con l'onorevole ministro sulla necessità che le ferrovie secondarie non possano altrimenti essere costruite se non col concorso dell'industria privata. Ma già qui notiamo una differenza con quelle che abbiamo prima considerato, cioè per le ferrovie industriali delle quali assume la costruzione lo Stato direttamente, la costruzione è certa: invece per queste altre ferrovie c'è la necessità (e, ripeto, d'accordo) che vi sia il concorso dell'industria privata. Necessita quindi che facciamo sì che questo concorso sia facile, altrimenti di queste ferrovie non se ne costruiranno.

Ora io mi fo lecito di esprimere questa convinzione che in Italia di concessioni non se ne fanno, o se ne fanno poche, principalmente perchè manca il concorso facile ed a buon mercato del capitale all'industria ferroviaria sia di costruzione, sia di esercizio. Quindi io ritengo la necessità della costituzione di un istituto nazionale di credito ferroviario e tramviario.

È impossibile infatti ottenere, come risulta dalle istruttorie, che sono allegate al disegno di legge, che la industria ferroviaria possa avere il denaro ad una annualità, che, compreso l'ammortamento del capitale, vada al 5.27 per cento; dico impos-

sibile perchè, o si emettono obbligazioni, e non si possono emettere a meno del 4, o si sottoscrivono azioni, e bisogna dare il 5 per cento; in ogni caso con l'aggiunta della tassa di ricchezza mobile, della tassa di circolazione e di ammortamento ed altre, si va al 6 per cento, o all'incirca. Del resto ciò è dimostrato dal fatto che l'Istituto di credito fondiario, che dà il denaro al 3.50 per cento e che pure ha dalle leggi una quantità di agevolazioni, tuttavia non può dare il denaro, se non all'annualità complessiva del 5.254 per cento.

Come dunque è possibile che questa industria ferroviaria possa ammortizzare il capitale, che spende, al 5.27 per cento? E qui mi occorre chiarire il concetto. Non sono amico di un Istituto di credito ferroviario, che faccia a un tempo costruzioni ed esercizio, perchè la molteplicità delle funzioni riescirebbe certamente a danno di ciascuna di esse. Io credo che si debba formare un istituto esclusivamente di credito ferroviario e tramviario, che adempia cioè a quest'unica funzione.

I vantaggi della costituzione di un istituto siffatto sarebbero molteplici: evidentemente ci sarebbe il vantaggio per l'industria perchè il capitale sarebbe facile e a buon mercato, e ci sarebbe anche il vantaggio per lo Stato, perchè potrebbe l'industria contentarsi di sovvenzioni in misura inferiore a quella che esso è costretto a domandare attualmente.

Dichiaro poi che il vantaggio sarebbe specialmente per quelle provincie, dove il capitale si ha più difficilmente, e dove le iniziative sono meno spontanee. Un istituto siffatto, che poggiasse soltanto sul vincolo delle sovvenzioni, credo che acquisterebbe un credito anche superiore a quello dell'Istituto di credito fondiario, che pure ha la sua alea sul valore dei terreni.

Conseguentemente io ho presentato un ordine del giorno, che raccomando alla benevolenza del ministro e della Commissione, il quale dice:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare fra sei mesi dalla promulgazione della presente un progetto di legge per la costituzione di un Istituto nazionale di credito ferroviario e tramviario ».

In relazione al credito io voglio complimentarmi e dar lode alla Commissione di aver incluso nel progetto una disposizione, per cui è determinato il tasso di annualità per la estinzione del capitale di costruzione.

Mi pare però, se non sbaglio, che in questa determinazione ci sia, dirò così, un equivoco, perchè l'aggiunta, portata dalla Commissione all'articolo 5, dice così: « Per la determinazione delle sovvenzioni il saggio lordo di capitalizzazione sarà stabilito sulla base del saggio effettivo di impiego in titoli del debito pubblico consolidato italiano 3.50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo ».

Ora noi avremo questa conseguenza, che attualmente, poichè la rendita sta a 104 o poco più, e dobbiamo calcolare la rendita al saggio del 3.40, coll'aggiunta dell'1.50, avremo 4.90; e poichè mi pare che dicendo saggio lordo di capitalizzazione si debba comprendere anche la rata di ammortamento del capitale, metteremo l'industria in una condizione tanto peggiore; di concessioni se ne faranno quindi tanto di meno, perchè allora le annualità complessive di ammortamento saranno calcolate al 4.90 per cento, sia pure al 5 per cento, quando attualmente invece sono calcolate al 5.27. Quindi avremo un peggioramento. (*Movimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

È questione di intenderci. Se è così, allora sarebbe giustificato l'emendamento che io ho creduto di proporre all'articolo 5, dove ho proposto di aumentare dall' 1.5 al 2, perchè allora col 2 aggiunto al 3.40, si ha 5.40, cioè avremo 13 centesimi in più del saggio attualmente calcolato in 5.27.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Adesso è calcolato al 4.50.

SCORCIARINI-COPPOLA. Senza il capitale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Compreso.

SCORCIARINI-COPPOLA. Ma nella relazione non mi pare che si dica.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sicuro.

SCORCIARINI-COPPOLA. Annesse alla relazione ministeriale vi sono le istruttorie delle quattro linee, e facendo i calcoli sulle istruttorie ivi riportate, è questione di numeri, viene 5.27.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è così.

SCORCIARINI-COPPOLA. Va bene, è cosa che potremo vedere. In ogni modo il saggio è stato calcolato al 4.50, con l'ammortamento non si sorpasserebbe il 5, e

tanto più non è a meravigliarsi se di queste concessioni non se ne sono date.

In connessione di quanto sopra, io ho necessità di soffermarmi un poco sulle disposizioni dell'articolo 7 dell'attuale progetto di legge, e su quelle dell'articolo 8 del progetto di legge, approvato l'anno passato, numero 540.

Con esse viene non solo data l'autorizzazione, ma è anche quasi implicito il diritto alla società concessionaria di essere facoltata all'emissione di obbligazioni col vincolo delle sovvenzioni; e nell'articolo 7 di questo progetto di legge ci sono delle disposizioni le quali facilitano in proposito le operazioni finanziarie.

Lo riconosco subito. Mi pare però che rimane una disposizione dell'articolo 8 della legge dell'anno scorso, la quale rende quasi impossibile che si possano eseguire di queste operazioni.

Nota anzitutto che finora queste disposizioni sono rimaste lettera morta, perchè effettivamente, per quanto so, di vincoli di sovvenzioni, finora non se ne sono avuti. Nell'attuale progetto di legge è ben preveduto il caso che una linea sia divisa in diversi tronchi e che quindi sia data la facoltà di potere emettere obbligazioni, o fare altre operazioni garantite sulla sovvenzione, allorchando sia aperto all'esercizio uno di questi tronchi.

Nel caso ci troviamo anche in tema di contratto.

Ma quando si tratta di una linea che non è divisa in diversi tronchi, ed il cui esercizio non può farsi se non con perdita facendosi a metà, si mette il concessionario nella condizione di non poter fruire di questa facilitazione, perchè volendone usufruire deve forzatamente esercitare metà della linea con perdita, per un certo tempo. D'altronde, allorchando una Società concessionaria, la quale pure deve avere del capitale azionario (perchè questa agevolazione è data soltanto alla Società e non ai concessionari privati), ha già costruito una metà della linea, si è già messa in condizioni di non aver più bisogno di speciali agevolazioni per trovare del credito; noi quindi non avremmo agevolato il credito per facilitare la costruzione, avendovi appunto la Società provveduto da sè.

Di più, quando si dà una concessione, si richiede la garanzia del deposito di un decimo; e quando la Società concessionaria comincia a costruire, la garanzia aumenta

poichè naturalmente, a misura che la costruzione procede, la garanzia a favore dell'ente Governo, concedente, deve aumentare; mi sembra quindi che sarebbe bene disporre che la Società concessionaria possa vincolare le sovvenzioni quando abbia eseguiti lavori ed accumulato in cantiere materiali per un valore complessivo di un quinto dell'importo totale della linea, oltre sempre al decimo di cauzione, il che, sommato insieme, rappresenta circa un terzo; sufficiente garanzia per agevolare l'emissione delle obbligazioni o altre operazioni opportune.

Ed è a notare in modo speciale che, nello stesso articolo 7 di questo progetto, è stabilito alla lettera *b* (se non erro) che sarà autorizzato il ritiro dei capitali a misura dell'avanzamento dei lavori; all'articolo 8 della legge del 1907, n. 540, è detto che sarà regolata l'emissione a misura dell'andamento dei lavori: di guisa che in queste disposizioni si avrebbe già garanzia bastevole che l'impiego del danaro sarebbe destinato alla costruzione delle linee.

E dopo ciò, vengo all'altra grave questione dei riscatti. Parto sempre dallo stesso concetto: bisogna mettere l'industria privata in condizione da poter concorrere alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie; ed una delle principali condizioni è questa: che l'industria privata abbia una non incerta stabilità della sua durata. Metafisicamente e in diritto astratto sarà giusto che il Governo, il quale ha dato la concessione (senza di che l'industria privata non poteva essere creata), abbia il diritto in ogni tempo di sospenderla per un prevalente interesse pubblico; ma l'industria è industria, e se essa non ha degli affidamenti, naturalmente o rimane da parte, e si ritrae dal concorrere, o, accettando questa condizione, ne tiene conto nell'ammontare della sovvenzione.

Metto da parte tutti i riscatti per fatto di contratti; ma legislativamente la condizione del riscatto in Italia è stata unica, quella stabilita dall'articolo 284 della legge del 1865, che dava facoltà di poterlo fare dopo un trentennio di esercizio. Un altro patto del riscatto detto del biennio è stato in questi ultimi anni stabilito nel 1902 con l'articolo 12, e poi nel 1905 con l'articolo 12 delle rispettive leggi, ma aveva carattere esclusivamente eccezionale, sia per le linee alle quali si riferiva, sia per lo scopo, per il quale veniva disposto.

Infatti, con la legge del 1902, questo patto del riscatto era stato stabilito unicamente per quelle linee complementari che lo Stato non poteva più costruire da sè e che volle dare all'industria privata.

Naturalmente ne veniva come conseguenza necessaria che, per conservare a quelle linee il carattere di complementari si dovette stabilire questa condizione del riscatto. Poi vi era il fatto che a breve tempo scadevano le convenzioni. Anzi nel 1905, poichè si vide che quella disposizione era troppo estesa, si limitò, di guisa che con l'articolo 2 della legge del 1905 si stabilì che si poteva stabilire questo patto del riscatto, solamente quando si trattava di ferrovie a sezione normale, e che sarebbe stato utile di comprendere nelle ferrovie dello Stato. Dunque quest'ultimo patto di riscatto nel biennio aveva scopo eccezionale. Nella relazione della legge è detto che questo patto del riscatto è soppresso nel biennio, e veramente, intendiamoci, è soppresso a quelle tali condizioni, stabilite dalle leggi del 1902 e del 1905, che erano proibitive, ma effettivamente, con l'articolo 8, è rimesso, ed è rimesso in modo più largo. Anzi è rimesso per tutte le ferrovie e per qualunque tempo, anche oltre il biennio ed infra i trenta anni.

Sta bene che, nel disegno di legge vi sono garanzie, perchè sia dichiarata una linea principale o che una secondaria diventi principale; occorrono pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dell'Amministrazione delle ferrovie, del Consiglio di Stato e poi del Parlamento; ma questi pareri e decisioni basano sopra apprezzamenti, ed in ogni modo escono fuori dalla volontà della industria, ai quali essa deve sottostare.

Da tutto ciò sorge una assoluta necessità, che per quanto riguarda le ferrovie secondarie si ritorni assolutamente alla legge del 1865. Se non che riconosco, contemporaneamente, che per fare ciò occorre che vi sia un esame minuto e preciso, affinchè si possa venire una buona volta alla determinazione di ciò che deve essere la rete ferroviaria dello Stato, sia per quanto riguarda le linee attuali, che le linee che si debbano costruire.

Allorquando questa determinazione si fosse fatta, sarebbe possibile di applicare nettamente la distinzione che attualmente è, e ne fo lode, in embrione nella legge, e cioè, quando si tratta di ferrovie, che possono essere comprese nelle reti dello Stato:

costruzione diretta o concessione di sola costruzione allorquando si tratta di ferrovie secondarie, o che siano normali o ridotte, la concessione intera alla industria privata, per la costruzione e per l'esercizio, senza alcuna limitazione, meno quella della legge del 1865.

Ma fino a tanto che non sia fatta tale determinazione, e riconosco che non è facile, e che non sia meglio distinto così il procedimento delle costruzioni a seconda che si tratti di ferrovie che debbano essere comprese nella rete di Stato o di ferrovie secondarie, sorge la necessità di conciliare più che sia possibile le esigenze della industria privata col dovere che deve avere lo Stato di riservarsi la facoltà di includere nella sua rete quelle linee secondarie che col tempo diverranno principali. E per ottenersi questa conciliazione, e dovendosi, ripeto, dare affidamento all'industria privata di una discreta certa durata, mi sono permesso presentare un altro emendamento all'articolo 8, nel quale è detto che lo Stato potrà fare il riscatto anche prima dell'epoca stabilita dall'articolo 284 della legge 1865, sempre quando siano trascorsi almeno 15 anni dalla apertura dell'esercizio. E a completamento di quanto ho detto mi permetto di fare un'ultima osservazione, ed è questa: col pericolo del riscatto oggi per domani, avremo questa conseguenza, che delle ferrovie importanti non si costruiranno, perchè, sempre quando ci sarà la possibilità di riscatto, difficilmente l'industria privata ne assumerà la concessione.

E all'articolo 8 ho creduto proporre un altro emendamento, e cioè che quando lo Stato fa il riscatto, i contributi degli enti locali non debbono rimanere a vantaggio del concessionario, ma passare a vantaggio dello Stato; e il concedente Stato deve tenerne conto all'atto del riscatto. Si comprende facilmente: il riscatto operazione che lo Stato viene ad imporre per pubblico interesse all'industria privata, e non pare sia equo che questa debba continuare a mantenere una gestione per effetto del contratto che è stato risolto per volontà dell'altra parte.

La nessuna difesa che in proposito ha fatto il relatore di questa disposizione...

CALISSANO, *relatore*. È questione di convenienza per lo Stato. I comuni non pagano più.

SCORCIARINI—COPPOLA. Allora il concessionario, perchè vede che lo Stato ha

questa sfiducia verso i comuni, non terrà conto delle quote deliberate dai comuni, e quindi richiederà una quota di convenzione superiore dallo Stato.

Vengo alla terza categoria di costruzioni, di costruzione cioè di ferrovie necessarie, come dice la legge, a completamento della rete dello Stato, ed io aggiungerò necessarie anche alla correzione e semplificazione della rete dello Stato.

Ed a questo proposito la preoccupazione che ho esposto da principio si rende ancor più grave; anzi qui il contrasto tra Stato, esercente e Stato etico risulta dalla stessa relazione al disegno di legge.

Questa, infatti, afferma che la nostra rete ferroviaria risente dei vizi d'origine, cioè della divisione del nostro paese in tanti Stati, e del danno gravissimo dell'assoluto difetto di un piano organico nella sua graduale costruzione, e risente non solo dei difetti di origine delle Società, ma anche della condizione in cui venne formata ad un tratto per la fusione delle reti esistenti, e mentre si lamenta la eccessiva estensione che già ha e si paventa ancor più quella che avrà, mentre tutto ciò è espresso nella relazione, tuttavia poi, in proposito, si esprime il concetto che nuove concessioni di linee non devono farsi dove le linee esistenti soddisfino al traffico.

Io comprendo perfettamente che questo principio ha e deve avere la sua importanza, ma certamente (ed il relatore nella sua relazione ha procurato di mitigare l'impresione che ne poteva risultare) non deve essere esclusivo.

Comprendo anche la sua grande importanza nel momento presente, perchè vale come difesa solida da parte del ministro contro il pericolo di molteplici domande di moltissime ferrovie, ma certamente non potrà essere in prosieguo mantenuto fermo, perchè, se può essere indifferente per un industriale che tutti i difetti notevolmente rilevati nella relazione continuano a sussistere, non potrà essere indifferente per lo Stato.

E qui, onorevoli colleghi, permettete che osservi come torni di nuovo ancor più imponente la necessità che, a seguito di uno studio profondo, esatto ed organico, basato su concetti economici di più breve e facile concorrenza, venga determinato quale potrà essere la rete ferroviaria da esercitarsi dallo Stato, non solo per quanto riguarda le linee esistenti, ma anche per quelle da costruirsi

e da annettersi alla rete con l'intendimento di eliminare tutti i difetti rilevati giustamente dalla relazione.

Giuste sono le preoccupazioni del ministro quanto alla estensione delle linee, ma sono appunto esse che rendono tanto più necessaria la indicata determinazione: solo allora quando tale determinazione sarà fatta, potrà aversi un'organica rete di Stato, una riduzione della lunghezza, per lo meno un non pauroso aumento, e solo allora potranno stabilirsi criteri di massima e di logica politica per quanto riguarda le nuove costruzioni.

Potremo allora nettamente distinguere le ferrovie da doversi costruire per supplire alle deficienze delle ferrovie di Stato, ferrovie industriali, e che lo Stato costruirebbe come qualunque altro esercente, ed alle quali si applicherà la costruzione diretta; ferrovie le quali devono essere comprese nella rete di Stato; costruzione diretta o concessione per semplice costruzione; ferrovie secondarie, concessione all'industria privata senza limitazione. Ma, fino a quando tale determinazione non sarà fatta, non è possibile che possa enunciarsi un principio di massima, e deve provvedersi caso per caso.

Allorquando una nuova ferrovia rappresenta non solo uno spostamento...

Una voce. Qual'è? (*ilarità — Interruzioni*).

SCORCIARINI-COPPOLA. Non la nomino.

LEALI. Via, la nomini!...

SCORCIARINI-COPPOLA. Mi riservo (*ilarità*).

... rappresenta, dunque, non solo uno spostamento, ma trova, nel nuovo territorio, nuovi traffici, attraversa territori importanti, allorquando essa rappresenta un abbreviamento notevole per più della metà della ferrovia esistente, allorquando il suo andamento planimetrico è tale che rende più facile, più rapido e meno costoso l'esercizio, a paragone delle linee esistenti, allorquando avvantaggia numerosissime popolazioni, allorquando può essere benissimo incastrata nella rete dello Stato rendendone più facile l'esercizio e lasciando una linea più lunga all'industria privata, non è possibile non tener conto di essa.

E vengo all'altra parte, pure importantissima, che riguarda i criteri per la costruzione di nuove ferrovie, criteri che finora sono stati di ostacolo alle concessioni. E

qui mi piace di dare ancora una volta lode alla Commissione di avervi provveduto di accordo col Governo, proponendo delle disposizioni circa gli istradamenti. Era infatti un ostacolo gravissimo questo per la concessione di una ferrovia che rappresenta un abbreviamento alle linee esistenti, poichè non si riusciva mai ad avere un accordo in quanto all'istradamento. Nessun concessionario voleva assumere la concessione senza garanzie in proposito; ed il Governo rispondeva: ci accorderemo dopo fatta la concessione, e naturalmente allora non se ne parlava più. Quindi, molto opportunamente, è stata aggiunta una disposizione in proposito alla fine dell'articolo primo. Si compiacca però, onorevole relatore, di osservare se, per caso, nel modo come la disposizione è redatta, invece di essere di vantaggio non sia di svantaggio. La cosa sembra strana.

Presentemente, con l'articolo 41 della legge 7 luglio 1907, è disposto che allorquando è messa in esercizio una nuova linea, che abbrevii il percorso delle esistenti, le ferrovie dello Stato hanno pure il diritto di conservare le merci sulla propria linea, ma hanno il dovere della riduzione della tassazione in proporzione dell'abbreviamento.

PRESIDENTE. Onorevole Scorciarini-Coppola, pensi che vi sono ottantatré iscritti! (*Si ride*).

SCORCIARINI-COPPOLA. Ora io ho la necessità di domandare al relatore se il significato dell'articolo è questo che io dico, cioè che la tassazione, nonostante ogni nuova linea di abbreviamento aperta, rimane identica, di guisa che le ferrovie dello Stato avranno il diritto di mantenere le merci sulla linea propria e di percepire la intera tassazione, poichè gli eventuali accordi sugli istradamenti non sarebbero avvenuti.

Domando infatti: se questi accordi non intervengono che cosa avviene? Le ferrovie dello Stato esigeranno secondo il minor percorso o secondo il percorso della loro linea?

E dico che c'è un peggioramento, perchè nelle condizioni attuali, nel più dei casi, le ferrovie dello Stato hanno quasi un interesse a fare istradare le merci per la nuova linea.

Faccio un esempio, perchè è necessario venire ad esempi concreti per spiegarsi.

Immaginiamo che sia costruita una nuova ferrovia di 60 chilometri che sostituisca una

linea di 100 chilometri. Per le disposizioni attuali la Società deve percepire per 60 chilometri. Mettiamo che la tassa sia di cinque centesimi a tonnellata-chilometro, avremo che per 100 chilometri avrebbe percepito 5 lire. Su queste, tenendo conto del 30 per cento di coefficiente di utile netto, avrà un utile netto di lire 1.50. Non ho voluto tener conto delle spese generali, ed ho calcolato il 70 per cento di spese, anziché l'80 per cento. Ora allorché essa deve riscuotere per 60 chilometri, deve cedere per 40, e cioè deve ridurre sulla tassazione due lire, di guisa che continuerebbe a fare l'esercizio, manterrebbe la merce sulla propria linea, ma verrebbe di proprio a perdere 50 centesimi. Da questa condizione di fatto essa sarebbe costretta ad accordarsi con la nuova linea. Invece quando essa può continuare a riscuotere quello che riscuoteva prima avrà minore interesse ad accordarsi.

Io non mi permetto di presentare emendamenti, ma ho voluto fare questa osservazione, sicuro che, se è giusta, la Commissione ne terrà conto per proporre delle modificazioni.

Avevo alcune osservazioni da fare all'articolo secondo, ma poiché vedo che ho già abusato della benevolenza della Camera, pongo termine al mio dire: tanto più che all'articolo secondo c'è un emendamento riguardante il concorso degli enti interessati e pel quale non ho bisogno di ripetere le stesse ragioni: però mi pare debbano qui avere valore anche maggiore.

Onorevoli colleghi, ho discusso il disegno di legge, spero ne converrete, colla maggiore obiettività e col fine precipuo e massimo dell'interesse generale del paese. Ma io lo dichiaro con tutta la lealtà: questo interesse generale del paese io ho procurato di armonizzarlo, per l'alta solidarietà nazionale, con l'interesse di tutte le provincie che difettano di viabilità.

Perché voi comprendete che se sarà assicurata solamente la costruzione di quelle ferrovie che lo Stato costruirà direttamente e che sono le industriali, cioè quelle che esso costruirà come ente esercente; se non si assicurerà anche la costruzione delle altre, per cui è necessario ed indispensabile il concorso dell'industria privata, se non si rende possibile e facile tale concorso, specie dove le iniziative sono più pigre e i- tale meno spontaneo, se si tiene fermo il principio di non doversi dare in genere

delle concessioni dove le ferrovie attuali bastano al traffico e senza badare come; ne avverrà che proprio in dette provincie in genere, e nelle meridionali in specie, di nuove ferrovie non se ne costruiranno, ed allora sarà inutile fare leggi speciali, perchè il problema meridionale è problema di strade in genere, strade ordinarie, ferrovie, bonifiche ed opere pubbliche. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciccarone.

CICCARONE. Ristringerei il mio dire in poche parole, invocando anche per me l'attenuante domandata alla Camera dall'onorevole Lucifero, se dovrò parlare d'interessi locali. D'altra parte, dobbiamo riflettere, che la prosperità nazionale non è che la somma del benessere delle singole regioni e che ognuno di noi deve parlare a preferenza di quelle cose che meglio conosce.

Quando fu dato l'annuncio di questa legge ferroviaria, si destò nell'animo mio e, credo, anche in quello dei miei colleghi abruzzesi, la speranza che non fosse stato dimenticato l'Abruzzo, e questa speranza non era un sentimento vago, simile a quello di un giuocatore che ad ogni estrazione spera di veder favorito il proprio numero, ma era fondata sopra la consapevolezza delle non liete condizioni delle nostre provincie.

A prescindere dalla breve ferrovia che va da Giulianova a Teramo e che si percorre in poco più di un'ora, due grandi linee solcano l'Abruzzo: una lungo il litorale Adriatico, l'altra, che tra provincia e provincia va da Castellammare a Roma ed entrambe servono a mettere in comunicazione l'Abruzzo coi grandi centri della penisola.

Non esiste invece neppure una linea interna che metta in comunicazione l'Abruzzo con l'Abruzzo, come non esiste una linea che pel lungo tratto che va dal mare agli Appennini allacci il Sannio all'Abruzzo: due regioni molto vaste, molto vicine e separate da un grosso fiume, il Trigno, provveduto di ponti. Anche la strada Adriatica, una linea di così grande importanza commerciale e strategica, che percorre tutto il litorale Adriatico, s'interrompe tra Ortona e Termoli, obbligando chi voglia andare da un paese all'altro del litorale a fare un lunghissimo giro.

Questa condizione di cose non è certamente ignorata dal Governo, come non gli sono ignote le condizioni di tutte le no-

stre provincie e segnatamente della provincia di Chieti la quale, non per cattiva amministrazione, ma in dipendenza di leggi votate dal Parlamento, non solo non è in grado di costruire altre strade, ma neppure di far fronte agli impegni creati dalla legge del 1881 e da quella posteriore più onerosa.

Certo gli Abruzzi, per fertilità di suolo, per varietà di colture e di clima, per diversità di regime agrario, per maggiore vicinanza ai grandi centri, per abbondanza d'acqua hanno senza dubbio un vantaggio innegabile sulle altre regioni del Mezzogiorno cui questa legge provvede; ma questi vantaggi rimangono allo stato di pura potenzialità, perchè non abbiamo i mezzi per farli valere. Nella vallata del Pescara, invece, che è attraversata da una grande linea le industrie si ridestano e fervono le opere della vita.

Anche negli Abruzzi pertanto esiste quel multiforme malessere quel disagio economico le cui molteplici cause noi sogliamo raccogliere sotto il nome di « problema meridionale » ed anche in Abruzzo questo problema si presenta nella sua fondamentale caratteristica: la deficienza delle comunicazioni, deficienza che reca con sé oltre il danno economico, anche un certo arresto nella vita intellettuale e morale, perchè l'una cosa e l'altra, le comunicazioni materiali ed il progresso intellettuale, sono fra loro in rapporto reciproco di causa e di effetto e l'una è condizione necessaria dell'altra.

Questo problema esiste dunque in tutte le nostre provincie, e segnatamente nella provincia di Chieti che non ha neppure un chilometro di ferrovia interna, come fino all'anno passato non aveva un chilometro di strada nazionale, ed anche oggi, come ho detto, ha una rete stradale insufficiente ed impraticabile nella stagione invernale, senza i mezzi non dico per costruire nuove strade ma neppure per mantenere quelle già costruite e per rispondere agli impegni che le leggi impongono.

Fatta eccezione per pochi paesi litoranei, gli altri paesi, (e sono la maggior parte) che si trovano nella regione intermedia tra l'Appennino ed il mare, sono nell'inverno assolutamente segregati dal consorzio civile. Vi sono comuni i cui cittadini debbono impiegare sei ore di cavallo per andare alla sede del mandamento, dieci di carrozza per recarsi al capoluogo del circondario, dodici per recarsi al tribunale, altrettante per con-

dursi al capoluogo della provincia, più di sedici per andare alla Corte di appello, quante cioè ne occorrono per andare e tornare da Castellammare a Roma!

E come possiamo allora sperare, onorevoli colleghi, che in questi paesi si esplichino pronta, efficace e vigile l'azione della giustizia e si esercitino la vigilanza sanitaria, l'ispezione scolastica, il controllo amministrativo?

Come possiamo credere che in essi riescano a penetrare le nuove idee e vi creino costumanze ed abitudini più civili ed una coscienza politica più evoluta e moderna? Come possiamo supporre che soprattutto in quei comuni penetri il concetto della necessità dell'imposta, di un sacrificio, cioè, che essi non vedono mai per loro stessi fecondo di benefici effetti?

E se questo è vero, quale può essere la causa per cui in questo disegno di legge i nostri paesi non furono tenuti in alcuna considerazione?

Io mi sono rivolto questa domanda e credo di non andare errato nell'affermare che la ragione debba ricercarsi soprattutto nel quietismo delle nostre popolazioni.

Non voglio fare il torto all'onorevole ministro dei lavori pubblici di credere che abbia potuto approfittare di questa facile acquiescenza per disinteressarsi delle cose nostre; perchè ricordo che quando altri nostri bisogni furono messi in evidenza, ad esempio, i portuali, il Governo non mancò di prenderli in esame e di sodisfarli almeno in parte.

La verità è che nell'opinione generale e quindi anche in quella del Governo l'Abruzzo è un paese felice, sodisfatto, libero dai mali che affliggono tutte le altre regioni del Mezzogiorno, e questa opinione pur troppo è ribadita dal fatto che le nostre popolazioni non si agitano, o raramente si agitano, per affermare i propri diritti e per mettere in evidenza i propri bisogni.

Chiusa da un semicerchio di alte montagne, a cui il mare fa quasi da corda, da un semicerchio che fino a pochi anni fa non fu attraversato da alcuna linea ferroviaria; l'Abruzzo serba ancora molto di quella semplicità primitiva e di quella patriarcale rassegnazione, le quali fanno sì che le popolazioni si pieghino silenziosamente sotto la mano del fato, sia ch'esso sia raffigurato come provvidenza divina, sia che s'impersoni in quell'altra potenza oscura ed intangibile alle masse che si chiama lo Stato.

Se però le nostre popolazioni non si abbandonano a convulsioni da piazza, a rumorose dimostrazioni, assai più tragica è la loro protesta silenziosa: l'abbandono delle antiche sedi dalle quali pareva che nessuna forza umana potesse strapparli, l'abbandono della terra che avevano fatta propria col duro loro lavoro, col duro sacrificio secolare!

Ma data a noi stessi questa parte di responsabilità, io mi domando se il Governo, anche quando manchino incitamenti alla sua attività, non abbia l'obbligo di prendere l'iniziativa di quelle opere, le quali appunto perchè la legge gliene impone il maggior carico, pur avendo un prevalente carattere locale, devono essere considerate di pubblica utilità, e se non spetti alle autorità locali di rappresentare al Governo centrale le urgenti necessità delle provincie che esse reggono.

Comunque però vadano queste cose od a chiunque spettino queste responsabilità, al punto in cui siamo, mi pare vana ogni speranza di vedere accolte dal Ministero proposte di nuove linee che potrebbero anche sembrare improvvisazioni, mancando di esse ogni studio tecnico e non potendosene calcolare se non per approssimazione la spesa.

Poichè dunque dobbiamo rassegnarci ad esprimere desiderii, sia lecito anche a me di esprimere il mio e di augurare che siano presto avviati gli studi di altre linee non meno importanti di quelle contemplate in questo progetto specialmente della linea subappennina, che oggi raccoglie i voti di tante popolazioni, ed ha così largo consenso di enti locali e di deputati, di quella linea che da Sant'Arcangelo, attraversando gli Abruzzi, in quella regione di media elevazione che sta tra il mare e gli alti monti dovrà giungere sino alla Puglia.

Voglio sperare inoltre che il Ministero vorrà anche prendere in considerazione quelle altre linee che staccandosi da questa grande ferrovia subappennina devono far capo ai nuovi porti adriatici creati dalla recente legge delle opere marittime e fra esse la Bojano-Trivento-Vasto destinata a congiungere il Sannio con l'Abruzzo, due regioni piene di latenti ricchezze nella produzione della terra, nelle energie dei fiumi.

Questo per l'avvenire. Per il presente mi sia lecito sperare che l'onorevole ministro voglia fare all'industria privata concessioni più larghe e più efficaci di quelle

contenute nella legge del 1906 e nel progetto in discussione e che s'induca ad aumentare il fondo degli studii che, a quanto sento dire, è già ipotecato per altre linee, ad elevare il massimo del sussidio chilometrico, ed a disciplinare la concessione di esso con criterii meno restrittivi e senza eccessive lungaggini burocratiche. E mi sia lecito dire un'altra cosa, già avvertita da altri oratori prima di me. Io credo che, in questa materia di concessioni per costruzioni ferroviarie, non sia bene procedere con criteri troppo industriali; e penso che debba sempre invece prevalere il concetto del servizio pubblico e non essere subordinato a criteri di maggiore o minore reddito, di maggiore o minore produttività, perchè in questo modo noi arricchiremo sempre più i più ricchi e lasceremo nell'abbandono i più bisognosi.

Onorevole ministro, io ho finito. Mi auguro che il mio brevissimo discorso non sia stato inutile, e che, sia pur sommariamente, abbia messo in rilievo le non liete condizioni delle nostre provincie, dimostrando che il problema meridionale è in questa grande regione quasi come in altre, soprattutto una questione di cultura e di viabilità.

Lo Stato dovrà pure, un giorno o l'altro, risolverlo, e intervenire in quella diversa misura, che è consigliata dalle differenti finalità che si vogliono raggiungere, e dal divario che corre fra la cura degli interessi intellettuali, per i quali pare doverosa la guida direttiva dello Stato, e la cura degli interessi materiali, per la quale può bastare, invece, la sua azione integratrice.

Onorevole ministro, in Abruzzo il problema meridionale è, come ho accennato, soprattutto economico e la politica non ci entra. Di ciò va dato merito al carattere delle popolazioni ed un poco anche alla moderazione delle classi dirigenti, ma non credo che questo stato di cose potrà durare eternamente.

Anche a noi qualche volta un malinconico pensiero passa per la mente. Noi pensiamo a volte che in questa grande famiglia, redenta, ed organizzata a Stato con lo sforzo generoso di tutti, le cose non sieno sempre andate come forse era desiderabile; che forse non è stato bene aver ripartito la somma dei sacrifici comuni ugualmente per tutti, pur ammettendo che questa uguaglianza vi sia stata, e che sarebbe stato invece più giusto dare di più a chi aveva il maggior bisogno, anche per elevare i fra-

telli di una parte d'Italia al livello degli altri più evoluti e più ricchi. A questo pensiero, però, onorevoli colleghi, credetemi, non si associa nessun rancore od invidia, perchè, italiani soprattutto, gli abruzzesi sono lieti ed orgogliosi della prosperità delle altre regioni, senza odiose distinzioni di latitudine; non si associa, soprattutto, nessun rimpianto pei sacrifici che i figli della nostra terra hanno pur fatto per la grande patria italiana, e che Dio disperda l'augurio, sarebbero domani, pronti a ripetere con lo stesso entusiasmo e con lo stesso slancio, contro qualsiasi insidia interna o minaccia esteriore.

Noi modeste cose chiediamo, onorevole ministro, e non pretendiamo certo che, a pareggiare i conti, si devolva, al Mezzogiorno, per un decennio, il bilancio dello Stato... (*Oook! — Commenti*). Noi vogliamo soltanto che il Governo senta e compia il dovere di fortificare, di incoraggiare le nostre rinascenti energie. A questa speranza, onorevole ministro, risponda una vostra parola, non il vostro sorriso.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io sorrideva con l'onorevole Fortis di un'altra cosa.

FORTIS. Del bilancio dello Stato da devolvere per un decennio a favore del Mezzogiorno!

CICCARONE. Ella non mi ha ben compreso, od io non mi sono ben spiegato.

Risponda dunque, come diceva, una parola confortante che non faccia vana la nostra speranza, che non abbatta la nostra fede! (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

MARAZZI. Debbo anzitutto ringraziare l'onorevole relatore dell'accento che ha voluto fare ad un breve tratto ferroviario che io ebbi a propugnare altra volta in Parlamento e che le autorità locali e non locali hanno fatto conoscere anche alla Commissione che ha esaminato il presente disegno di legge. Alludo alla ferrovia Crema-Milano.

Ed ora ritorno sull'argomento perchè mi sembra che, pur mostrandosi in massima favorevole, l'onorevole relatore, ponendo anche il tratto ferroviario da Crema a Milano nell'ampia esposizione da lui fatta, sia stato mosso dal pensiero che questa linea non facesse altro che servire agli interessi locali, e che per conseguenza potrebbero essere in altro modo soddisfatti i desideri del territorio cremasco.

Invece a me preme rilevare che non si tratta essenzialmente di interessi locali. La prova generica di quanto affermo si ha nell'interessamento che al tratto Crema-Milano hanno preso molti istituti che non sono affatto enti locali, cominciando dalla Deputazione di Cremona, dal Consiglio comunale e dalla Deputazione di Milano, nonchè dalle persone e dagli enti che hanno contribuito a costituire il fondo affinchè un progetto definitivo fosse compilato, ed infine da tutto l'assenso della stampa lombarda che ebbe ad occuparsi della questione.

I fondi offerti per questo progetto hanno messo capo appunto ad un lavoro definitivo il cui studio è così maturo, così avanzato, che tra pochi giorni potrà essere presentato al Ministero.

Del resto non v'è bisogno di un grande progetto analitico e definitivo per venire a conclusioni abbastanza confortanti rispetto a questa linea che, per vero dire, costituisce il completamento della Cremona-Milano. Non si tratta che di una linea in pianura, di una linea di una quarantina di chilometri di percorso, la quale non deve scavalcare che un fiume, e che, tutto sommato, anche dai calcoli in genere fatti al Ministero dei lavori pubblici, non può importare se non una spesa di circa sette milioni. Somma ben modesta in proporzione ai 700 milioni che saranno la conseguenza di questo disegno di legge, il quale mentre comprende ed estende a moltissime regioni la rete ferroviaria, non ne concede nemmeno un chilometro sopra il territorio lombardo.

Ma ho detto che non si tratta di interessi locali, o almeno che gli interessi locali non sono in prima linea.

Ed infatti veda onorevole relatore, già da molti anni si era costituito un Comitato per avere un tramway tra la città di Crema e la città di Milano. Ma dagli studi fatti è risultato che esso sarebbe così insufficiente alla bisogna, così inadeguato ai veri interessi generali, che fu abbandonato, e si prese appunto per novella base l'idea degli studi per una ferrovia.

Ed in una adunanza che ebbe luogo recentemente in Milano, promossa da molti, dal Comitato della linea, dai rappresentanti della regione, fra i quali mi piace ricordare il nostro collega Pavia ed altri, accorsero tutte le principali notabilità bancarie, industriali, commerciali della capitale lombarda.

Ampia fu la discussione nella stampa

per opera specialmente del commendatore Sforza-Terni presidente del Comitato predetto, ampie le ragioni svolte e si venne nella persuasione che il tratto in parola Crema-Milano interessasse direttamente non soltanto la provincia di Cremona, ma anche il Mantovano, il Parmense, il Reggiano.

E da queste plaghe vennero adesioni calorose e ragionate a quell'assemblea, i cui voti furono mandati alla Commissione, che esaminò il presente disegno di legge.

Faccio qualche riserva sulla teoria delle diagonali, esposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, diagonali, alle quali egli si mostrò in massima avverso, temendo forse troppo la concorrenza, ma nel caso nostro non si tratta di una linea concorrente, poichè una linea, che mette capo ad un centro così importante, così assorbente come Milano, dal quale in ogni direzione si irradiano speciali ferrovie, non contrasta le altre, ma le aiuta, le completa nel movimento e le disciplina nell'esercizio.

Capirei l'esitanza nell'attuare questa linea, quando la medesima non fosse remunerativa, o che il suo lucro finisse per sottrarre lucri alle linee viciniori, ma questo non è assolutamente. Infatti questa linea fu studiata, approvata e ben vista anche dagli enti governativi competenti, incaricati dell'esercizio di tutte le linee dello Stato.

È difatti giustificato questo parere favorevole, dato dagli enti dell'esercizio, perchè noi non abbiamo che a figurarci per un momento Milano con le sue irradiazioni, fatte come un ventaglio. Orbene a questo ventaglio manca una stecca, precisamente la stecca da Milano a Crema, la quale servirebbe benissimo a facilitare tutte le comunicazioni che vengono dal basso Cremonese, dal Reggiano, dal Mantovano, ed a perfezionare i movimenti ferroviari dei treni che affluiscono a Casalpusterlengo e Codogno da una parte e a Treviglio dall'altra.

Ora l'onorevole relatore, che ha studiato con tanta diligenza il problema ferroviario, mi insegna quale e quanto sia l'ingombro, che, anche presentemente, si verifica a Casalpusterlengo per le comunicazioni col Piacentino e col Genovesato e a Treviglio per le comunicazioni col Veneto, col Bergamasco e col Bresciano.

Questo ingombro è tale, che, fin da ora, ha consigliato l'ampliamento di stazioni e

il raddoppiamento di binari, ha imposto il sottopassaggio di linee.

Nelle confidenze, che furono fatte all'onorevole Rota, relativamente alle comunicazioni di Bergamo con Milano, dicesi si sia riconosciuta la necessità di dover riattivare l'antica stazione di Treviglio, appunto perchè non si possono regolarmente servire le comunicazioni del Bergamasco col Milanese facendole passare, come adesso avviene, per la grande stazione centrale di Treviglio, la quale è affatto insufficiente al bisogno. Da ciò verrà una maggiore difficoltà di comunicazioni tra il Cremonese, il Mantovano ed il Reggiano verso Milano, appunto perchè resta tolta una parte dei treni tra Bergamo e Milano dalla nuova stazione, quindi la possibilità di numerose coincidenze per quanti viaggiatori arrivano a Treviglio da Cremona e da altre località mercè le tramvie.

Analogo ragionamento si potrebbe fare per rispetto a Casal Buttano.

Anche a Casal Buttano l'ingombro del commercio è superiore ai mezzi dei quali si può disporre.

E appunto per queste considerazioni gli enti preposti al servizio delle ferrovie dello Stato hanno ammesso l'opportunità del tronco che io propugno, perchè permetterebbe di avere ampia libertà di manovra ferroviaria, in modo che il materiale non sarebbe obbligato a stazionare nei siti di maggior transito.

Ho accennato come non vi sarebbe alcun pericolo che la ferrovia in parola potesse riuscire di danno alla finanza dello Stato, nel senso di non essere remunerativa.

Quando si pensi che passerebbe per centri così importanti e ricchi come Milano, Crema, Soresina e Cremona, intercalati da altri non meno ubertosi e popolosi, come Paullo, Zenò, Spino d'Adda, Pandino, Vajano, Ombriano, si può esser certi che questa ferrovia da costruirsi non farebbe concorrenza a nessuna, e sarebbe certissimamente remuneratrice, perchè riunirebbe grossi centri industriali e commerciali, disimpegnerebbe e faciliterebbe il servizio attuale della rete, legherebbe il Mantovano, il Parmense, il Reggiano a Milano in modo molto più sicuro e rapido che non adesso.

Per queste ragioni confido che il ministro vorrà benevolmente esaminare o far esaminare il progetto definitivo, che noi avremo l'onore di far quanto prima pervenire al Ministero e che questa legge non ostacolerà in nessuna guisa il nostro progetto.

E poichè sto parlando, per economia di tempo, e per non essere poi, alle volte, richiamato dal Presidente...

PRESIDENTE. Ella ha il diritto di parlare quanto vuole; nè io, in questo caso, ho il diritto di limitarle il tempo.

MARAZZI. Ma sono io che me lo limito! Sono così moderato! Poichè ho un articolo aggiuntivo, se ella crede, ne parlo adesso per non doverne parlare una seconda volta.

PRESIDENTE. Sta bene, faccia come crede.

MARAZZI. Il mio articolo aggiuntivo concerne tutt'altro argomento da quello di cui mi sono finora occupato. Questo concerneva cosa che il relatore ha voluto definire come assolutamente locale, mentre, a mio modo di vedere, oltre gli interessi locali sono in giuoco interessi molto più vasti e generali; l'altro argomento è invece di carattere assolutamente generale.

Il mio articolo aggiuntivo è questo:

« Il Governo del Re potrà far eseguire quelle opere di raccordo e di completamento dei tronchi ferroviari la cui esecuzione migliorasse in modo evidente l'attuale servizio ferroviario e la rete esistente ».

Non vorrei che dalla compilazione letterale di questo articolo si volesse credere che mirassi a dar fondo all'universo e ad allargare la legge oltre i suoi limiti naturali. Ma a me è parso dall'esame complessivo del disegno di legge che essa fosse così serrata, così ristretta, da precludere la via a tutti quei lodevoli perfezionamenti che sul momento possono non apparire, ma che in breve volger di tempo si potrebbero rendere necessari.

Alludo alla riunione, per esempio, di reti che si scostano di poche decine di chilometri l'una dall'altra; a sottopassaggi, a miglioramenti, ad allargamenti in certi tratti di strada, alla posa per un tratto limitato di un dato numero di binari doppi.

Se il relatore crede che non ci sia bisogno di questo articolo aggiuntivo, per lasciare mano libera al ministro di perfezionare le reti esistenti, senz'altro, bene! Io non ho nessuna ragione di mantenerlo; se cioè anche l'onorevole relatore crede opportuno di lasciare una certa libertà al Governo, senza obbligarlo volta per volta, chilometro per chilometro, a venire a domandare l'autorizzazione governativa, il mio articolo diviene inutile. Per conseguenza non si consideri quest'articolo che come una raccomandazione, come un chiarimento

di tutta la legge, e non come un articolo rivoluzionario. E non ho altro da aggiungere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giulio Alessio.

ALESSIO GIULIO. Onorevoli colleghi! Non intendo di fare un lungo discorso, intendo di presentare soltanto alcune osservazioni su dati punti del disegno di legge e su alcune proposte, che sono state sollevate in questa importante discussione.

Più particolarmente è mio proposito di esprimere il mio modo di vedere riguardo alla opportunità finanziaria ed amministrativa del disegno di legge sostenuto dal Governo.

Intendo inoltre esprimere più motivi di dissenso dal progetto di legge, su taluni punti, in esso contenuti, e finalmente credo sia mio dovere combattere una proposta parlamentare, la quale stimo non indispensabile, dal punto di vista della difesa nazionale ed esiziale agli interessi economici di una parte notevole del Veneto.

Esprimo intanto la mia impressione sul concetto complessivo della legge, e per rendere più chiaro il mio modo di vedere, voglio pormi dalla parte di chi l'ha proposto.

Io riconosco la necessità di provvedere a nuove e grandi vie, di fronte all'incremento ed alla intensità del traffico attuale, specialmente nelle zone più ricche d'Italia, altrimenti non sarebbe giustificato rifiutare certe concessioni, che sono richieste, da chi intende anche di anticipare i capitali relativi.

Riconosco del pari come sia impellente la necessità di sostituire ad un complesso di linee ferroviarie, che, più che essere un sistema nazionale, è la riunione dei sistemi degli ex-Stati, un nuovo ordinamento organico, che risponda alle necessità politiche ed economiche del nostro grande paese.

Aggiungo che non sento di condividere appieno il concetto del mio collega De Nava, in quanto egli farebbe dipendere la politica delle costruzioni, dalla politica dell'esercizio, perchè penso che, date le enormi difficoltà in cui si svolge l'esercizio ferroviario in Italia, date le condizioni speciali del nostro Paese, dati gli ostacoli, che bisogna affrontare per lo sviluppo del traffico, si farebbe danno ed ai paesi ricchi ed ai paesi poveri; ai paesi ricchi, ai quali non si potrebbe non consentire nuove linee, che rispondessero all'importanza e alla potenza

di reddito delle loro comunicazioni; ai paesi poveri, ai quali non si potrebbe dare quell'opportuno concorso di aiuti politici, economici e sociali, che un sistema ferroviario ha pur sempre consentito anche indipendentemente dal puro reddito finanziario. Malgrado però così opportune riserve, mi domando: era proprio necessario presentare un progetto di costruzioni ferroviarie di tanta mole, con sacrifici finanziari così considerevoli nel momento attuale, in cui tante ed altre necessità si presentano all'azienda finanziaria?

Certamente questa questione non si può discutere oggi; se avrò modo, mi riserverò di parlarne in tema di assestamento. Ma è assai da dubitare se, di fronte alla necessità dei crediti militari, alla continua esuberanza e germinazione di spese di qualunque genere, di qualunque natura, di qualunque fonte, di fronte allo sviluppo crescente degli organici, questo nuovo peso che si addossa al contribuente e alle finanze dello Stato, sia giustificato in tal modo da legittimare il proposito che si aggiunga a tutte le difficoltà del bilancio nostro anche questa e così grave difficoltà.

Mi si consenta un'ulteriore considerazione. Dall'aspetto amministrativo, era opportuno proporre un nuovo progetto che con nuovi ordini, con nuovi criteri, risolvesse e riformasse tutto il sistema delle concessioni?

Intimamente collegato all'esercizio di Stato è il modo con cui esso si svolge. Ora quando l'esercizio di Stato è ancora in un periodo di formazione, in un periodo di gestazione, quando dobbiamo ancora riconoscere, quali modificazioni, quali riforme, quali emendamenti dobbiamo arrecarvi, sicchè, per quanto gravi siano le obiezioni che vi si affacciano; per quanto esso sia sempre nella posizione di imputato, pur è da consentirsi che possa difendersi, e ad ogni modo che, se inconvenienti si presentano a questi il legislatore provveda; si domanda, in tali condizioni, in un momento di così grande elaborazione, è opportuno di riformare, di rinnovare i concetti principali? E ciò tanto più quando si pensi, si rifletta a talune proposte presentate in questo disegno di legge, che costituiscono forse una notevole novità. Voglio alludere anzitutto al nuovo sistema di concessioni di sole costruzioni.

Già il mio amico De Nava ha, in questa parte, sollevato rimarchevoli obiezioni; io mi permetto di insistere soltanto su alcuni

punti, senza tediare la Camera con un lungo svolgimento d'una questione essenzialmente tecnica.

Evidentemente, col sistema di sovvenzioni per sole costruzioni, si tende a conseguire due vantaggi: a liberare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato dalla costruzione delle linee, e contemporaneamente ad impedire l'esistenza di una grande massa di titoli sul mercato dei prestiti cui convenga provvedere mercè il pagamento di dati interessi, mentre invece il compenso del capitalista viene ricercato nella partecipazione al prodotto.

Ora si domanda, siffatto sistema creerà per l'appaltatore e per lo Stato una tale posizione che dalla associazione dell'uno e dell'altro si possa sperare in una migliore condizione dello Stato in materia di costruzioni?

Su che cosa può sperare l'appaltatore? L'annualità è fissa, è fisso il coefficiente di esercizio, è fissa la quota di compartecipazione dei prodotti.

L'appaltatore non può sperare che sul ribasso della sovvenzione chilometrica, che appunto rappresenta la base della gara.

Ora, o la gara è apparente, e allora tutto quanto si riduce sulla sovvenzione chilometrica, si aumenta sulla compartecipazione al prodotto; o la gara è reale ed allora l'appaltatore non può sperare che sulla misura del saggio dell'interesse con cui presta il danaro o sulla riduzione nelle spese di costruzione.

In tutti e due i casi la condizione dello Stato è la più debole. Perchè, se l'appaltatore fa assegnamento sul minor tasso di interesse con cui può dare il danaro, evidentemente ciò avviene perchè egli è in tale condizione di potenza economica e bancaria, da poter fare la costruzione con sacrificio minore nella provvista dei capitali di quello che non possa fare altro appaltatore. Ciò vuol dire che il trattato può esser fatto soltanto da società potenti, costituite da grandi capitali, alle quali poco importa ottenere un saggio relativo d'interesse più basso, quando possano conseguire un lucro assoluto maggiore per effetto della estensione degli affari su cui trattano.

Ecco perchè lo Stato, in materia di costruzioni, si troverà di fronte ad un monopolista, e non potrà sperare che per sè stesso il negoziato presenti la possibilità di concorso e di gara ad altri appaltatori concorrenti.

Sarà facilitato e promosso di più in ma

teria di costruzioni il grande capitale che non la somma dei piccoli capitali a cui sia dato di prender parte alla competizione.

Oppure l'appaltatore può calcolare sulla economia nella spesa di costruzione, ed in tal caso qual'è la situazione dello Stato?

La linea deve essere potente e solida: ora se l'appaltatore spera nell'economia evidentemente non crea quella linea di tale solidità da provvedere alle grandi necessità del traffico: crea invece una situazione che dovrà dare occasione in seguito di necessità a litigi, a questioni in materia di varianti, di partecipazione ai prodotti, e su quanto altro riguarda il difficile argomento delle costruzioni.

Quindi la situazione dello Stato è una situazione debole e non mi pare che metta veramente conto per quello che esso ne ritrae di regolare i suoi rapporti su tal base.

Si comprenderebbe il sistema per linee poco ricche e poco produttive in quanto sarebbe da sperarsi che il maggiore reddito eventuale andasse a compensare le anticipazioni fatte; non si capisce per le linee largamente retributive, a cui accenna il progetto di legge.

Lo Stato evidentemente trova un banchiere, ma lo trova a condizioni troppo onerose. L'appaltatore invero non è interessato ad una buona costruzione essendo per lui gli utili sempre gli stessi. Oltre a ciò, lo Stato viene a crearsi un socio, ora sappiamo tutti come la società sia il contratto più difficile a stringersi: esso esige comunione d'intenti, comunione di prestazioni e di scopi. Qui non è il caso di tutto questo, perchè il socio appaltatore non ha nella partecipazione agli utili altra possibilità da quella di avere un compenso della sua spesa. Egli non è legato agli utili dell'esercizio perchè la quota assegnata è fissa, e tutto al più il suo interesse sarà di dimostrare che essi sono molto maggiori di quanto non siano in realtà.

Aggiungo che, a mio giudizio, la Commissione ha modificato in senso poco favorevole al Governo il disegno di legge. Il disegno ministeriale portava la disposizione che fosse nella facoltà dello Stato di fare il riscatto in qualunque epoca: invece la Commissione ha voluto che nel contratto sia indicato il termine eventuale del riscatto: ora è questa una modificazione importantissima, che pone lo Stato in condizione assai meno forte, assai meno agguerrita, mentre sarebbe stato opportuno che lo Stato

avesse la piena libertà e disponibilità di sciogliersi dai rapporti in cui fosse stretto in qualunque tempo, anzichè essere legato da un termine.

CALISSANO, *relatore*. Ma in tal modo dove li trova gli appaltatori?

ALESSIO GIULIO. Ci sono anche nelle leggi attuali più forme di appalti, nè vi è alcuna necessità di iniziare un sistema che è privo di base per concludere un affare.

CALISSANO, *relatore*. Se non si trova altrimenti, occorre fare così.

ALESSIO GIULIO. In una parola, io credo che data l'importanza dell'argomento, non metta conto di creare questo nuovo sistema, il quale, come ha detto benissimo l'onorevole De Nava, aggiunge più difficoltà che vantaggi. È una figura nuova che entra nel sistema delle nostre concessioni, senza essere razionalmente combinato alle difficoltà del problema e alle legittime prospettive delle due parti in contratto.

E vengo al secondo punto. Molti oratori hanno sostenuto la opportunità di fissare qualche freno al concetto del divieto della concessione delle linee concorrenti a quelle dello Stato.

Il problema è della massima gravità, specialmente per le regioni più ricche d'Italia. La negativa assoluta, alla quale accennava nel suo importante discorso il ministro dei lavori pubblici, quando presentò questo disegno di legge, avrebbe per effetto di arrestare completamente lo sviluppo delle costruzioni.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non dissi negativa assoluta.

ALESSIO GIULIO. L'impressione che ne ho ricevuta è stata questa, tanto che, negli Uffici, rileggendo anche il testo di legge, mi sono permesso di fare alcune osservazioni in argomento. Però devo consolarmi nel senso che questo concetto ha trionfato negli accordi fra il ministro e la Commissione. La Commissione ha introdotto una opportuna disposizione nel comma dell'articolo primo, con la quale, consentendo un dato regime di tariffe, che è inutile che io venga qui a svolgere, rende migliore la situazione di chi domanda la costruzione di linee concorrenti. Però mi sembra che, quanto propone la Commissione, non risponda ancora a sufficienza allo scopo, e sia necessario fissare come norma il principio della possibilità, da parte dello Stato, di sovvenzionare linee anche concorrenti quando, facendo assegnamento sul traffico locale, esse

possano provvedere all'utile rimborso del capitale anticipato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È lo stesso.

ALESSIO GIULIO. Non è lo stesso perchè il concetto della Commissione e del Governo è la conseguenza del principio, ma non è il principio. Ora sarebbe opportuno dichiararlo espressamente, come norma, e per i Consigli che debbono giudicare sulle concessioni, e per il Governo, al fine di eliminare tutte le difficoltà che si presentano in questa materia.

Vi è finalmente un altro punto sul quale temo assai di non poter persuadere l'onorevole Bertolini. Voglio accennare alle disposizioni relative alla cessione delle ferrovie secondarie, con le quali si riserva la facoltà di cedere le ferrovie secondarie all'industria privata. Intanto rileverò il carattere estremamente indeterminato che la nostra legislazione formula e propone in materia di ferrovie principali e secondarie e, per persuaderne la Camera, non ho che a leggere l'articolo primo della legge 30 giugno 1906.

« Le ferrovie pubbliche (dice la legge) si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza in base ai seguenti criteri:

- la estensione attraverso il Regno;
- l'entità del traffico;

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro ovvero porti importanti marittimi lacuali o fluviali;

l'allacciamento a ferrovie estere;

le considerazioni di indole militare.

Secondarie sono tutte le altre ».

Domando se possa essere più arbitraria la distinzione tra ferrovie secondarie e principali, come è fissata in questa legge! D'altra parte nell'articolo 2 si dice, che le ferrovie principali hanno sede propria e le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche.

In verità in questa questione delle ferrovie secondarie siamo in un momento molto difficile, in quanto, come egregiamente ha rilevato il mio collega della Commissione di vigilanza delle ferrovie l'onorevole De Nava, in questa discussione, il coefficiente di esercizio è arrivato all'88 per 100, e quindi naturalmente così la Direzione delle ferrovie che è colpita da varie parti come lo stesso ministro si preoccupano della situazione generale che si è fatta e vanno escogitando se, eventualmente, una parte notevole di

questo sistema ferroviario potesse essere ceduta ad una società assuntrice. Ecco perchè mi spaventa in qualche modo questa preoccupazione del ministro e del Governo.

Devo rilevare invece che, nel nostro sistema di ferrovie di Stato, non vi sono vere e proprie ferrovie secondarie. Il sistema ferroviario si divide in tre gruppi: linee principali propriamente dette; linee trasversali e di collegamento; linee di diramazione o di completamento. Quest'ultime non possono considerarsi secondarie, specialmente per le ragioni, che hanno spinto i corpi legislativi alla creazione dell'esercizio di Stato.

Quali sono le ragioni per cui è stato costituito l'esercizio di Stato? Pochi invero furono i precursori a cui s'appartenne il fortunato successo di ottenere la creazione dell'esercizio di Stato in Italia.

Vi furono anzitutto delle viste e degli scopi altamente economici. Si è voluto con l'esercizio di Stato avvicinare zone territoriali e mercati locali alle correnti principali del traffico giovandosi di un unico sistema di esercizio e di tariffe in modo da costituire tutto un corpo con le grandi linee, sì da ottenere un mercato armonico e nazionale.

Ora la cessione delle ferrovie secondarie esistenti controporerebbe a tal fine creando una barriera artificiale fra i mercati principali e le zone più lontane e più difficili ad essere avvicinate. Consacrerebbe le tradizioni del passato senza preparar nulla per l'avvenire.

Ma si dirà: una cessione a società private non potrà consentire una migliore utilizzazione del traffico in quelle zone più lontane?

Ed io rispondo: perchè non lo può fare l'esercizio di Stato? Non è appunto l'esercizio di Stato che deve emendare, modificare, perfezionare l'opera propria cercando di avvicinare i benefici effetti della funzione ferroviaria, dal punto di vista dell'utilità generale, alle parti più lontane del paese?

Certamente, se l'esercizio di Stato fa quello che ha fatto, per esempio, nelle ferrovie ex-venete, dove ha aumentato il numero del personale e non ha introdotto nessun vantaggio nel servizio, certamente esso dimostrerà di non esser conscio della sua missione di pareggiamento e di equilibrio economico! (*Commenti*).

Al contrario se esso si limiterà a sfruttare le linee principali, diventerà un organismo puramente fiscale, puramente finan-

ziario. Esso considererà come altrettanti nemici le zone e le società con cui dovrà contrattare, e preoccupato soltanto degli utili sulle linee principali, dimenticherà completamente i vantaggi economici da assegnarsi a tutto il sistema ferroviario come sistema nazionale.

Vi è l'esempio del Belgio! Ma quando si fanno questi confronti, bisogna anche tener conto dell'indole del paese. Volete confrontare il Belgio con l'Italia? Il Belgio ha una struttura ben differente, ha una conformazione territoriale ed una consistenza economica estremamente armoniche, mentre l'Italia ha quella lunghezza che tutti sappiamo, ha quei prolungamenti e quelle ineguaglianze geografiche che sono a tutti note, ha condizioni di sviluppo e di progresso economico sostanzialmente diverse.

D'altronde le ferrovie della Società belga non sono ferrovie secondarie come sarebbero le ferrovie di diramazione nel concetto del legislatore italiano: sono vere e proprie ferrovie economiche, e tutti sanno che l'unità del Belgio è dovuta al sistema ferroviario, perchè spetta ad un grande uomo politico il merito di aver dato al Belgio, che si staccava dall'Olanda, una composizione nazionale mercè il sistema ferroviario.

D'altronde quale effetto finanziario avrà la cessione delle linee secondarie? Qui vi è un dilemma: o le ferrovie secondarie sono attive o sono passive. Se sono attive l'esercizio di Stato perde quel reddito; se sono passive, lo Stato nelle convenzioni di cessione dovrà assicurare un corrispettivo al cessionario, cioè dovrà subire tutte le perdite attuali più quelle degli incrementi di prodotto per tutto il lungo periodo per cui si farà la concessione.

Ma non basta ancora. E qui ritorno al concetto mio fondamentale dell'opportunità di questo disegno di legge. È opportuno avviarsi a siffatti contratti in un momento come questo in cui tanti errori si sono commessi per quanto si possano correggere, in un momento in cui il coefficiente di esercizio è così alto?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Alessio, io non intendo di fare nessun contratto. Qui si dice solo che la cessione dovrebbe essere consentita con legge.

ALESSIO GIULIO. Lo capisco, onorevole ministro, ma prevedo l'obiezione. Noi potremo, quando verrà la questione dinanzi alla Camera, fare la questione sui par-

ticolari, ma il principio non lo potremo più combattere, perchè lo avremo accettato approvando questa legge.

Ecco perchè io lo combatto dal punto di vista dei suoi legami con tutto il sistema dell'esercizio di Stato delle ferrovie. Ora io dico: queste convenzioni che non si faranno oggi, ma da qui a sei mesi, o ad un anno, dovranno esser contrattate sulla base del servizio come è sviluppato presentemente, quindi sulla base di un coefficiente di spese di Stato, ch'è eccessivo. È evidente come tal coefficiente di spese dovrà influire sulle contrattazioni e vi influirà per tutto quel tempo a cui si riferirà il contratto. Che, se invece tale problema si dovrà studiare ed approfondire in altra occasione, quando l'esercizio di Stato avesse potuto provvedere alle grandi difficoltà del primo suo ordinamento, allora si riconoscerà anche l'inutilità della cessione di alcune linee che rappresentano invece un modo opportuno per il raggiungimento dei suoi scopi.

Ed ora vengo all'ultima parte del mio discorso, cioè: all'iniziativa a favore della Ostiglia-Treviso, che, sotto l'ardente guida dell'onorevole Wollemborg e dei suoi compagni, ha saputo conquistare 104 firme dei nostri colleghi. (*Commenti*).

Qui ho bisogno di adoperare molta misura di linguaggio, sia per la delicatezza dell'argomento, sia perchè è strana la condizione in cui si trova una deputazione nella quale un numero considerevole di colleghi, preoccupati della necessità della difesa nazionale, fanno proposte, che non sono condivise da altri che pur formano parte di tale deputazione. Ad ogni modo, credo di compiere il mio dovere, e certamente non avrei parlato per il gusto di discorrere, ma parlo perchè sono profondamente convinto della tesi che sostengo.

Intanto è rimarchevole il successo parlamentare dell'onorevole Wollemborg e ciò tanto più in quanto si tratta di una semplice manifestazione parlamentare. Per il paese e per l'opinione pubblica esso fu una novità, una improvvisata. Prima che la questione fosse portata nei corridoi della Camera, nessuno ha mai sentito parlare della Ostiglia-Treviso. Non parliamo che non vi è uno studio dei corpi competenti; non vi è un rapporto dello stato maggiore; nè vi è un'autorità militare indiscussa, che abbia affrontata la questione dinanzi alla pubblica opinione, a quella pubblica opinione che vive di discussioni e di contestazioni.

È inutile, del pari, riferirsi a voti di Consigli provinciali o comunali, di Camere di commercio ecc., perchè, prima che la questione fosse portata qui, non c'è un voto da potersi citare. Dopo, invece, sì: dopo ci furono alcuni voti di Camere di commercio, specialmente le più lontane, le meno interessate. E tutti sanno benissimo che le Camere di commercio fanno sempre dei voti, senza molte volte sapere fin dove giunga la portata delle loro deliberazioni. Dopo c'è stata una riunione dei sindaci nel capoluogo del collegio dell'onorevole Wollemborg a Camposampiero...

WOLLEMBORG. No, non è il capoluogo del mio collegio.

ALESSIO GIULIO. Ora tutti sanno come si preparano queste cose. Esse sono un riflesso delle influenze parlamentari. Non sono voci od aspirazioni dei sentimenti universali della opinione pubblica che intendano ad illuminare il mondo parlamentare.

D'altra parte, ammetterà l'onorevole Wollemborg che la Camera non ha bisogno di essere illuminata in materia di difesa nazionale, nè dal sindaco di Camposampiero, nè dai suoi compagni...

WOLLEMBORG. Nè da lei! (*Commenti*).

ALESSIO GIULIO. Io faccio il mio dovere come deputato. Rappresento la nazione e non sono un semplice sindaco!

Ma l'onorevole Wollemborg ha fatto appello ad una forza ben più alta di quella che possa emanare da deliberazioni di assemblee locali: ha fatto appello alle necessità della difesa nazionale, e così ha rafforzato doppiamente la sua tesi parlamentare e locale.

Chi invero non si preoccupa della difesa nazionale? Anche da questi banchi, dove più vivo è l'afflato con i concetti internazionali da cui è dominato il mondo moderno, si comprendono tutte le manchevolezze della difesa del confine orientale.

E chi non sa come la diversa configurazione, la diversa potenza ed efficacia di difesa del confine occidentale e del confine orientale d'Italia giustifichino nella storia la brevità del dominio francese, la lunghezza e la continuità del dominio austriaco in Italia? Chi non sa che il possesso in mano allo straniero della parte superiore dei nostri fiumi, dei nostri valichi e persino di parte notevole di una vasta ed aperta pianura permette facile la discesa allo straniero se non sia pronta la difesa o con fortifica-

zioni o con truppe rapidamente mobilitate o con ferrovie strategiche?

Oh, onorevole Wollemborg, se la difesa nazionale esigesse il sacrificio dell'avvenire commerciale ed economico della grande città che ha dato a lei ed a me i natali, che incoronò col suo plauso le nostre prime iniziative, che ci assicurò il suo prestigio ed i suoi voti, che portò i nostri nomi ai più alti onori, essa sarebbe pronta a farlo consacrando quel sentimento di alto patriottismo per cui è stata sempre la prima fra le città del Veneto in ogni nobile prova di abnegazione e di sentimento nazionale.

WOLLEMBORG. Benissimo, ma è sbagliata la premessa.

ALESSIO GIULIO. L'onorevole Wollemborg però rafforza doppiamente la sua tesi perchè intende a discutere tecnicamente i termini e i metodi della difesa. Certo si possono presentare delle lacune, si può indicare al Governo una mancanza e metterlo sull'avviso, ma non è possibile discutere i dettagli, e quando il Governo assume la responsabilità di un dato provvedimento, io non posso metterlo nell'imbarazzo della difesa. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, sono un nemico irconciliabile dei metodi politici e di governo dell'onorevole Giolitti; non approvo e non ho mai approvate le tendenze politiche del mio vecchio amico personale Pietro Bertolini, ma non voglio loro fare il torto di supporre che non abbiano studiato l'argomento da tutti gli aspetti, che non abbiano già risposto a tutte le obiezioni che l'onorevole Wollemborg, con metodo un po' troppo avvocatesco, me lo permetta, ha sollevate... (*Interruzione del deputato Wollemborg*).

Ad ogni modo, poichè la tesi dell'onorevole Wollemborg apparisce e si presenta così rafforzata, risponde essa all'altezza dell'argomento?

Il problema della difesa nazionale viene risolto con la Ostiglia-Treviso, o viene rimpicciolito?

È proprio vero che la difesa del confine orientale è compromessa se una linea ferroviaria non parte da Treviso e non passa per Camposampiero? (*ilarità — Commenti*).

WOLLEMBORG. Ma la faccia passare per un altro posto! Non me ne importa!

ALESSIO GIULIO. Certamente l'Austria ha rinnovato tutto il suo sistema ferroviario verso il confine da Pontebba a Cormons

ad Aquileja creando una serie di linee che portano le truppe al confine dalle diverse e lontane parti dell'impero e riunendole insieme sulla frontiera con una linea di raccordamento quasi limitrofa ai confini.

Noi invece non abbiamo che due linee; quella che va per Bologna e Padova ad Udine con due diramazioni a Pontebba ed a Cormons, e l'altra che per Mestre, Portogruaro e Cervignano giunge al confine, mentre il progetto di legge avvicina il confine con la linea Belluno-Cadore ed a sua volta è in costruzione la linea Mestre-Bassano-Primolano che lo tocca a Tezze. S'aggiunga che il rinnovamento della base stradale lungo la Vicenza-Treviso può dare il mezzo di affrettare il percorso alle truppe provenienti da Verona e dirette alla frontiera.

Ora si domanda: l'Ostiglia-Treviso può essere di tale efficacia da riparare per sé stessa al difetto nostro verso il confine? Niente affatto, perchè la nostra situazione rimane la stessa; due ferrovie avevamo prima per portare le nostre truppe al confine e due rimarrebbero egualmente anche con la Ostiglia-Treviso. L'Ostiglia-Treviso porta le truppe sino al Piave, non sino al confine: questo resta con gli uguali presidî di prima!

Nè si dica, che essa è una linea di raccordamento, in quanto il suo percorso tocca altre linee come la Rovigo-Legnago, la Vicenza-Treviso, la Padova-Bassano ecc. perchè se si studiassero tutte queste linee si vedrebbe che esse per sé stesse portano già le truppe verso la direzione alla quale sono destinate, e le portano per un percorso più breve e in tempo minore della pretesa linea di raccordamento, senza che vi sia bisogno di linee e di raccordi che già esistono.

Ora se la linea per sé stessa non raggiunge il confine, se non è una linea di raccordamento, la questione si risolve soltanto in questo: è opportuno militarmente creare un binario indipendente da Ostiglia a Treviso, o raddoppiare e rafforzare il percorso attuale? Notiamo che il problema si colloca in termini d'indispensabilità, non in termini di utilità.

Tutte le ferrovie sono utili, per quanto alcune, e lo dimostrerò più tardi, come la Ostiglia-Treviso possano col loro tracciato determinare un vero spostamento di interessi economici, ma in fondo tutte le ferrovie portano qualche vantaggio, specie in materia di trasporti e di distribuzione di truppe. Ma è questione di vedere, se i risul-

tati che se ne attendono si possano con minore spesa ottenersi con altri metodi; nel nostro caso se al trasporto delle truppe sia indispensabile la Ostiglia-Treviso, o se non si possa ottenere lo stesso risultato con due o tre binari lungo il percorso esistente. Si noti, che la distanza tra Bologna e Treviso lungo il percorso attuale, è di 173 chilometri; lungo il percorso proposto è di 190; dunque vi è una differenza in più di 17 chilometri. (*Denegazioni del deputato Wollemborg*). Ho fatto fare il calcolo da un impiegato del Ministero dei lavori pubblici stamane e ne ho qui il rapporto.

Ora chi non sa quale è l'efficacia di movimento di una linea a doppio, a triplo binario?

Si consultino le statistiche della Società Paris-Lion-Méditerranée; si veda quanti treni al giorno marcino sulla Paris-Dijon. I nord-americani che sono maestri a tutti nelle costruzioni ferroviarie, non si sognano mai di fare binari indipendenti, ma cercano di rafforzare le linee esistenti, accrescendole di due di tre e perfino di quattro binari.

Ora il vero vantaggio nella rapidità delle comunicazioni da che cosa deriva? Da un dato naturale, dalla brevità del percorso.

Quante questioni si son fatte per la mancanza di ferrovie, sia in occasione della guerra tra l'Austria e la Prussia, nel 1866, sia quando si è combattuta la grande guerra tra la Francia e la Germania? Ma si trattò sempre di ferrovie trasversali, di ferrovie di congiunzioni, le quali sarebbero sempre state più brevi di quelle esistenti; la mancanza si riferiva ad esse, non già alle ferrovie più lunghe.

Ora si domanda: dal momento che il percorso fra la Bologna-Treviso è assai più breve; perchè sprecare diciotto o venti milioni in una linea più lunga, mentre si può ottenere lo stesso effetto sulla linea attuale opportunamente rafforzata, opportunamente raddoppiata, o triplicata?

Se si vuole essere sinceri bisogna costruire l'Ostiglia-Treviso a doppio binario; ma dal momento che la si farebbe ad un sol binario è evidente che essa come mezzo di comunicazione presenterà più impacci, più impedimenti, essendo a binario unico, che non possa accadere su un percorso più breve con due o tre binari.

Il che vale specialmente in tempo di guerra, quando il servizio ferroviario è adibito tutto alla difesa, ed è perciò oppor-

tuno condensarlo su linee più brevi possibili.

L'importanza dunque di questa linea è stata oltremodo esagerata. Essa non risponde nè ad un incremento delle ferrovie che vanno fino al confine, nè è talmente indispensabile che si possa con essa ottenere quanto più economicamente si può conseguire raddoppiando e rafforzando la linea attuale. Ma v'ha di più: essa non risponde ad alcuna obbiettività commerciale e determina gravi spostamenti a danno di una vasta e floridissima plaga del Veneto.

Onorevoli colleghi, i mezzi di comunicazione, ed anche le linee ferroviarie seguono la disposizione oro-idrografica dei territori, e quando questa traccia si abbandoni si collocano verso la direzione dei centri più importanti.

Quindi le ferrovie dapprima si costruiscono lungo i fiumi e le loro vallate, e più tardi, quando la popolazione è diversamente distribuita secondo la sua densità nelle varie parti di un territorio e i diversi centri hanno acquistato una importanza amministrativa maggiore o minore, le linee ferroviarie passano appunto per questi centri più ragguardevoli.

Questo lo svolgimento abituale del sistema ferroviario di qualsiasi paese. Ora la Ostiglia-Treviso non segue il corso di alcun fiume, di alcuna vallata e nemmeno unisce centri principali ed importanti.

I paesi, in gran parte villaggi, situati su questa linea non hanno alcun rapporto fra loro. (*Commenti*). Essa interseca tre provincie: Treviso, Padova, Vicenza, ma senza dar modo alcuno di aprire agli interessi di queste provincie alcuna via, alcun reale sfogo alle loro correnti normali. E ciò è tanto vero, che se domani questa linea si costruisse, ne sarebbero necessarie due altre; una che congiungesse il suo percorso con Padova, ed un'altra linea che lo unisse a Vicenza. Infatti Camposampiero non ha alcun rapporto con Padova (lo ha con Treviso e Camisano) non lo ha con Camposampiero, lo ha con Vicenza. Tutti quei paesi poi, tranne i vicinissimi, non hanno alcuna ragione che li unisca o a Treviso o ad Ostiglia.

Anche il millantato vantaggio da arrearsi alla zona agricola situata fra i colli Berici e gli Euganei non ha alcuna serietà.

Lonigo ed Orgiano ambiscono di unirsi a Padova e a Verona: non hanno interesse a congiungersi a Treviso o alla borgate di Camisano o Camposampiero. (*Si ride*).

V'è finalmente un ultimo punto su cui è mio dovere di richiamare tutta l'attenzione della Camera.

Le ferrovie non sono giuocattoli. Esse portano dei benefici, ma anche danni, determinando gravi spostamenti nell'interesse economico e sociale di dati centri, di date zone territoriali.

Certo molte volte l'azione di questi spostamenti è lenta, quasi insensibile, inavvertita, ma a lunga andare è fatale. E l'uomo politico deve prevederli, deve considerarli.

Se questi spostamenti rispondono ad interessi superiori si subiscono — conviene sacrificarsi e ci sacrificiamo. Ma quando questi interessi non ci sono, o ad essi si può dare egualmente soddisfazione, o quando sotto la veste di alte ragioni e preoccupazioni si occultano interessi minuti ed elettorali allora è giusto mettere sull'avviso i pubblici poteri contro una propaganda altrettanto irragionevole quanto interessata.

Esiste, o signori, nel Veneto una vasta zona, in gran parte bonificata dal lavoro umano, che si protende verso il mare, intorno a cui si agglomerano e si accentrano tutte le principali correnti economiche, commerciali, sociali, intellettuali del Veneto.

Essa ha per centri principali Venezia, Padova, Rovigo, Este. Essa abbraccia le provincie di Padova, Venezia e Rovigo.

Chi studia la collocazione di questa zona sulle linee del traffico internazionale, trova che essa è situata da un lato sulla grande strada che da Milano (e quindi dal Sempione, dal Gottardo, e, domani, dallo Spluga) conduce al porto di Venezia e al Mezzogiorno d'Italia e dal lato opposto sull'altra grande strada che da Pontebba e dal confine orientale portando le correnti del traffico germanico ed austriaco corre a Bologna e al Mezzogiorno d'Italia.

Ora considerate gli effetti di queste nuove linee, sia di taluna in costruzione, sia di quella che oggi si propone.

La linea in costruzione Verona-Poggio Rusco-Bologna avrà per conseguenza di far deviare dalla percorrenza più lunga, Padova, Ferrara, Bologna, tutte le correnti del traffico, che vengono da Ala e da Milano, e sono dirette al mezzogiorno e noi non ci lamentiamo. Al contrario la nuova linea Ostiglia-Treviso, che non risponde a nessun interesse commerciale, in senso inverso porterebbe lo stesso effetto, perchè, prolungata più tardi verso Piacenza e Genova lasciando da parte Padova e Venezia le isolerebbe.

sempre più dalle correnti del traffico internazionale proveniente dalla Germania e dall'Austria, distruggendo i vantaggi, consentiti alle due città da una situazione commerciale invidiabile. Il che sarebbe tanto più grave in quanto si accrescerebbe la sfera di irradiazione dei porti del Mediterraneo a danno dei porti dell'Adriatico, che sono tanto meno potenti. (*Commenti*).

Ora, ritornando alle preoccupazioni, sollevate dall'onorevole Wollemborg, se in realtà non è assolutamente necessario per i fini della politica militare di difesa il binario militare, da lui fantasticato, perchè dovremo indebolire economicamente quei centri, che sono le scorte più fedeli e più vigilanti del patriottismo? Sono questi grandi nuclei di popolazione, che irradiano la fede e fanno sentire nelle masselottanti la necessità dei loro sacrifici! Sono queste popolazioni le più pronte all'abnegazione, le più disposte a dare potente contributo di uomini e di danaro, le più tradizionalmente inclinate a presentarsi come modello di fedeltà, di altruismo di amor patrio! Isolarle dalla vita economica vuol dire ucciderle anche nelle loro funzioni morali e di cultura. La stessa difesa nazionale è indebolita quando si privano le grandi città del loro fascino commerciale e morale. (*Bene!*)

Lo pensi la Camera, che, più del numero dei firmatari di un ordine del giorno, deve preoccuparsi delle forze, che alimentano la grande unità morale, a cui tutti partecipiamo. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. Onorevoli colleghi! I problemi che ci sono stati sottoposti dal Governo con l'attuale disegno di legge sono vari e di grande importanza, e ne sarebbe prova, se non vi fossero altre, la poderosa relazione dell'onorevole Calissano, che quasi tutti li esamina con grande coscienza.

Però l'opinione pubblica ad uno solo di questi problemi ha dato importanza, a quello delle costruzioni, anzi, per meglio dire, a quello delle mancate costruzioni.

Tutta questa serie di recriminazioni, di domande, di richieste, di cui i nostri colleghi sono resi eloquenti interpreti, mostra, a parer mio, come il problema delle costruzioni ferroviarie richiegga ancora altri progetti di legge e come all'attuale debbano seguire presto, a brevi scadenze, altri progetti.

Ma di ciò mi occuperò più tardi, quando esaminerò quali conseguenze si debbano trarre dalle acute considerazioni, fatte dall'onorevole De Nava, e come, e fino a che punto, esse si possano accettare.

Frattanto, consenta la Camera che di altri punti mi occupi.

Forse la sola questione che la Commissione non ha studiato con quella diligenza che ha messo nello studio delle altre, è la finanziaria. Forse essa avrebbe fatto bene se alle sette parti in cui ha diviso il diligente esame che ha fatto dei problemi che ci sono sottoposti, avesse aggiunto un'ottava, sulla questione finanziaria, intorno alla quale, a parer mio, si è forse troppo sorvolato.

Il programma ferroviario che ci è sottoposto, consta di due parti: Acceleramento ed ampliamento dei lavori già fissati da precedenti leggi, aumento per questi lavori degli stanziamenti correlativi, e nuovi lavori che si aggiungono ai precedenti, e per i quali si comincia ora con un nuovo stanziamento, e sono le linee della Basilicata, la Genova-Tortona, la Firenze-Bologna, il raccordo a Santo Stefano Belbo delle linee tra Nizza e S. Giuseppe Acqui.

Per gli uni e per gli altri, per i lavori relativi ad impegni assunti con precedenti leggi, e per questi nuovi, il progetto distingue due periodi: quadriennio 1908-1912, e periodo posteriore fino al 1924, e per la parte finanziaria provvede al quadriennio, ossia provvede fino al 30 giugno 1912, (e come vi provveda esamineremo in seguito, esaminando l'articolo 22 del progetto della Commissione) ma trascura tutto il resto. Non vi è, per il periodo posteriore al 30 giugno 1912, una parola, sia nella relazione che nel progetto di legge, che si occupi della questione finanziaria.

Che cosa succederà allora? Come si provvederà allora a tutti questi lavori, che tutti saranno cominciati e per qualcuno dei quali non sarà lecita interruzione alcuna?

Al 30 giugno 1912 avremo, per esempio, speso 8,600,000 lire per la Cuneo-Ventimiglia sui 38 milioni fissati; avremo speso 28 milioni sugli 86 che sono stati dati alla Roma-Napoli, avremo speso 22 milioni sui 90 delle linee della Basilicata, 23 milioni sui 150 della Genova-Tortona, e così via dicendo. Come si provvederà per il resto?

Il problema, al primo luglio di quell'anno, ossia alla fine dell'esercizio finanziario 1911-1912, sarà molto grave, perchè tutti questi

lavori saranno cominciati nelle varie parti d'Italia, e richiederanno la prosecuzione, nè in tutto il progetto vi è parola alcuna che dica in che modo si debba sopperire alle gravissime spese di questi lavori.

Il problema apparisce anche più grave, quando si consideri che al 1912 sarà necessario provvedere alla costruzione di quelle linee che il Governo potrà concedere all'industria privata, ma che dovrà eseguire direttamente se l'industria privata, entro un anno, non corrisponderà all'invito. E poi vi saranno le nuove linee, la costruzione delle quali si sarà maturata al 1912, e che saranno stabilite dopo gli studi, per cui sono stanziati 500 mila lire, somma che dovrà impiegarsi in un triennio per preparare i progetti di lavori di nuove ferrovie.

Quindi la prima lacuna, a parer mio, che si deve notare in questo progetto, è la nessuna designazione dei mezzi con cui si dovrà provvedere, dal primo di luglio del 1912 in poi, quando si dovranno continuare tutti questi lavori che nel quadriennio saranno avanzati e si dovrà provvedere agli altri che verranno.

Ma, indipendentemente dalla questione finanziaria, al 1912 le difficoltà saranno anche grandissime per l'inevitabile affollarsi di lavori già in quell'epoca iniziati e da iniziarsi. Come si procederà? A quali lavori si darà la preferenza? Evidentemente avremo allora una ressa di desideri e di richieste, vi sarà gara per avere la preferenza nei molteplici lavori, una lotta di interessi perchè alcune ferrovie abbiano la preferenza sulle altre. Nulla si dice nel progetto sull'ordine dei lavori dopo il 1912.

In sostanza noi abbiamo fatto un programma, nel quale in generale, si parla di lavori che arriveranno fino al 1924, ma in cui non si provvede che per il quadriennio 1908-1912. Non dico se ciò sia bene o male, probabilmente è bene, perchè i programmi per lunghi periodi non possono avere esecuzione; ma è bene fin d'ora che si sappia che non provvediamo che al quadriennio 1908-1912.

E come vi provvediamo? Risponde l'articolo 20 del progetto ministeriale, che è il 22 del progetto della Commissione.

L'onorevole De Nava, nelle acutissime osservazioni che fece sabato in fine di seduta, censurò il modo con cui si è provveduto alla costruzione di queste linee, alcune delle quali, la maggior parte, dipendono da precedenti impegni, ed altresì agguingono adesso, ma senza che prima si sia

risolto il problema del costo dell'esercizio, e se nell'esercizio ferroviario possano entrare le spese delle nuove costruzioni.

Non posso aderire a tutte le censure dell'onorevole De Nava e tanto meno alle conseguenze che se ne potrebbero trarre.

A me pare pericoloso il criterio che pare che egli consigli si adotti adesso: nessuna costruzione di nuove linee, ove non si provveda prima a rendere meno gravoso l'esercizio. A me pare pericolosa la conseguenza, che, cioè, nuove linee debbano costruirsi soltanto dove l'esercizio possa compensare le spese di costruzione. Ove adottassimo questo criterio, come già ha osservato l'onorevole Alessio, si renderà difficile, direi impossibile, la costruzione di ferrovie nelle regioni che ne hanno maggiore bisogno.

Nelle Calabrie e nella Basilicata si è già provveduto con leggi speciali, ma dobbiamo considerare che precisamente una larga parte del Mezzogiorno richiede ancora molte ferrovie, e colà la potenzialità economica non consente che si sopperisca alle spese di costruzione con l'esercizio.

Se la teorica dell'onorevole De Nava si adottasse, ne verrebbe danneggiato il Mezzogiorno, ne avrebbero danno le isole, che per molti anni resterebbero senza nuove ferrovie. Mai il criterio della potenzialità economica di una ferrovia da costruire ci ha guidato nelle passate costruzioni.

Guai a noi se cominciassimo proprio oggi, guai a noi se dopo avere provveduto di linee le regioni più economicamente remuneratrici, cominciassimo adesso ad adottare un criterio che arresterebbe o ritarderebbe ogni costruzione nel Mezzogiorno!

Distinguiamo la costruzione dall'esercizio. Esaminiamo pure, anzi è bene che ciò si faccia presto e attentamente, perchè è così costoso oggi l'esercizio delle ferrovie, quale è la ragione di un così alto coefficiente di esercizio. È giusto raccogliere il grido di allarme che prima partì dall'onorevole Rubini e che ripete l'onorevole De Nava. Forse vi è qualche esagerazione nelle cifre date dall'onorevole De Nava, forse a costituire un così alto coefficiente di esercizio contribuiscono anche gli interessi e gli ammortamenti dei 910 milioni, che votammo con la legge, del 1905 e con le due leggi del 1906.

Tutte queste questioni noi potremo esaminare in occasione del bilancio delle ferrovie, ma non dobbiamo esaminarle adesso, nè dobbiamo confondere il problema delle

costruzioni col problema dell'esercizio, poiché dalla confusione grandi danni verrebbero a molte provincie, le quali da tantotempo aspettano la costruzione delle loro ferrovie, come sa la Camera e come ha dimostrato l'attuale discussione.

Limitiamoci dunque a vedere come il progetto di legge si proponga di sopperire alla spesa delle costruzioni per il quadriennio 1908-912.

L'articolo 22 del progetto della Commissione vuole che alle spese di queste costruzioni si provveda in due modi: o con le somme del bilancio come furono autorizzate dalla legge di bilancio del 21 giugno 1906, che consolidò le spese del bilancio dei lavori, oppure con i certificati ferroviari, come furono introdotti nelle leggi del 1905 e del 1906.

Poco margine resta nel bilancio consolidato, rispetto ad un così grosso onere di spese; la legge del 21 giugno 1906, che aumentò la spesa straordinaria consolidata dei lavori pubblici, se la elevò da 60 a 68 milioni per l'esercizio del 1906-907, a 70 milioni per gli esercizi seguenti fino al 1910, a 71 milioni fino al 1912, a 72 milioni fino al 1921, assegnò tutta questa somma, che in totale è di 176 milioni, a servizi determinati: 20 milioni per opere idrauliche, 66 milioni per ferrovie complementari, oltre le somme necessarie per le opere della Calabria.

Poco restano per le nuove spese che noi stabiliamo con progetto attuale, il quale perciò ricorre ai certificati ferroviari, che rappresentano il mezzo principale per sopperire alle necessità finanziarie di queste costruzioni.

La Commissione ha specificato l'uso dei certificati facendoli arrivare fino a 20 mila lire, e richiamandosi alla legge del 23 dicembre 1906.

Ma non hanno considerato, Governo e Commissione, il pericolo di aumentare il numero di questi titoli, i quali non hanno finora trovato un buon collocamento? Dal 1905 ad ora mai questi titoli sono stati bene accolti e si è dovuto insistere presso gli Istituti di emissione per farli accettare, e l'onorevole Bertolini può domandare al collega del tesoro i particolari curiosi di polemiche epistolari fra il ministro e gli Istituti, i quali dopo averne accettata una parte, hanno finito col rifiutare il resto.

Così la Cassa di risparmio di Milano, il Monte dei Paschi di Siena, il Banco di Napoli, la Banca d'Italia, ne hanno ricevuto

alcuni, ma poi molti di questi titoli sono finiti alla Cassa depositi e prestiti; inutile e pericoloso ingombro che distrae sempre più la Cassa depositi e prestiti dai fini suoi, e che diventerà ogni giorno più gravoso per i nuovi certificati che con questa legge si emetteranno.

La difficoltà di collocare questi certificati viene provata dalla riduzione che si è dovuto fare nel valore di essi: con la legge del 1905 essi erano di mezzo milione e si dava, eccezionalmente, facoltà al Governo di farne di 250 mila lire ciascuno; poi si passò eccezionalmente a 100 mila lire, e adesso la Commissione è costretta a farne del valore di 50 e perfino di 20 mila lire. Questo dimostra come questi certificati il mercato non li voglia; ed ecco che essi ingombrano e ingombreranno la Cassa depositi e prestiti, alla quale abbiamo già addossato l'onere di altre operazioni, che deve fare il servizio di cassa per le ultime spese dell'esercizio ferroviario, e della quale ci stiamo servendo molto più di quanto non sia prudente, e che stiamo distraendo dai fini suoi, con suo grave pericolo e rendendola meno pronta a soddisfare i bisogni dei comuni e delle provincie.

Del resto, onorevoli colleghi, la legge del 23 dicembre 1906, se aveva autorizzato la creazione di nuovi certificati ferroviari, l'aveva contenuta in certi limiti, fissando al Governo un obbligo, che mi meraviglia come il Governo non abbia ricordato.

L'articolo 7 di quella legge dice: « Con legge da presentarsi al Parlamento entro il 30 giugno 1908 » (ossia entro questo mese) « sarà regolata la materia che si riferisce alla provvista dei fondi occorrenti per le spese straordinarie delle ferrovie esercite dallo Stato ».

Adunque quella legge ammise i certificati in via d'eccezione, ma fece obbligo al Governo di provvedere entro il 30 giugno 1908 a disciplinare questa materia, presentando al Parlamento un progetto di legge che abolisca questo metodo eccezionale, e disciplini tutta questa materia della provvista dei fondi per spese ferroviarie.

Il Governo non solo non ha soddisfatto all'obbligo che gli era imposto dall'articolo 7 della legge del 1906, ma ha continuato e continua in questo sistema pericoloso dei certificati ferroviari, vi continua per tutto il quadriennio 1908-1912, e tutto lascia prevedere che anche dopo il 1912 continuerà con lo stesso metodo pericoloso, con l'espe-

diente di questi certificati, con cui non si sa comprendere come si potranno fare i fondi per tutte le nuove costruzioni.

Io richiamo l'attenzione del Governo su tutto ciò, e credo che non sia metodo avveduto continuare con la creazione di certificati ferroviari, non ubbidendo all'obbligo che aveva il Governo dalla legge, non presentando un progetto di legge che disciplini la materia della provvista dei fondi occorrenti per le spese straordinarie per le ferrovie.

Viceversa, onorevoli colleghi, a parer mio merita lode il disegno di legge pel modo come disciplina le concessioni all'industria privata della costruzione ed esercizio delle ferrovie, allargando la possibilità che privati e Società si presentino a domandare concessioni di ferrovie.

La legge del 16 giugno 1907, la quale ebbe lo scopo di regolare e favorire la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, e che destò molte speranze, fallì interamente al suo scopo: da quella legge in poi non una concessione fu fatta all'industria privata. E dire che nel momento in cui la legge fu presentata, e durante il tempo in cui la Commissione, della quale io ebbi l'onore di far parte, la esaminò, molteplici insistenze di colleghi, di enti locali, di Società finanziarie, lasciavano sperare che, appena approvata la legge, molte concessioni si sarebbero date: le domande si succedevano al Ministero. Viceversa dal giorno in cui venne approvata la legge finora, nessuna concessione vi è stata.

Qual'è la ragione per cui quella legge, aspettata da tanta gente, fallì al suo scopo? Vi furono, è vero, le condizioni del mercato rapidamente aggravatesi, e che non consentirono più operazioni di grande importanza finanziaria, ma il fatto è che la legge aveva dei gravissimi difetti e che altri se ne debbono trovare nei nostri congegni burocratici.

Lo ha notato il relatore con felice parola: in Italia vi è un aggrovigliarsi di organismi burocratici, un meccanismo lento, ponderoso, stentato, il quale trattiene, impedisce, lo svolgersi di molte iniziative, per il quale una stessa pratica si esamina due, tre o quattro volte, da organi che si succedono l'uno all'altro, con controlli qualche volta inutili, molte volte dannosi, che stancano i volenterosi in qualsiasi impresa, che trat-

tengono i capitali, che li svogliono da ogni impresa.

Vi sono parole efficacissime nella relazione a questo proposito, ma, me lo perdoni l'onorevole Calissano, io avrei desiderato che egli dopo aver così felicemente esposto il male, indicasse pure qualche rimedio.

È vero quanto egli espone: è vero questo lento congegno burocratico che tutto arresta e che scoraggia, è vero che una pratica, dopo l'approvazione dei corpi tecnici, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio di Stato, trova ostacoli impreveduti ed imprevedibili, ma una volta che si è scoperto il male...

DI SANT'ONOFRIO. È così non solo nelle ferrovie, ma in tutte le amministrazioni.

RICCIO... dobbiamo vedere anche di correggerlo. Qualche cosa si poteva fare in questa legge: non è sufficiente aver segnalato il gravissimo male.

Evidentemente anche da questo lato una lacuna vi è nel progetto di legge.

Però vari miglioramenti sono stati portati: è un miglioramento notevole la distinzione della sovvenzione che riguarda la costruzione da quella che riguarda l'esercizio: è un miglioramento la concessione della sovvenzione intera e non limitata ai soli quattro quinti, come era nella legge del 1907.

È pure un grande miglioramento, di cui bisogna lodare la Commissione, l'aver sottoposto l'emissione delle obbligazioni alla tassa preveduta dall'articolo 73 della legge di registro e bollo e quindi avere sottratto (e spero su questo di avere una parola esplicita da parte del relatore) le obbligazioni dalla tassa di ricchezza mobile che arrivava fino al 20 per cento, rendendo assolutamente impossibile qualsiasi iniziativa privata: così è lodevole l'aver permesso che le sovvenzioni governative per le costruzioni possano essere vincolate al servizio delle obbligazioni non solamente nel Regno, ma anche all'estero. Sono tutti miglioramenti che meritano lode, e servono ad incoraggiare l'iniziativa privata, che deve essere favorita in tutti i modi se vogliamo che essa assuma la costruzione delle ferrovie.

Poichè dura su ciò un grande pregiudizio nella nostra vita pubblica: noi consideriamo chi presenta una domanda di concessione quasi come un nemico che si debba

guardare con sospetto, i cui interessi sono, *a priori*, in contraddizione con quelli dello Stato; mentre dobbiamo invece incoraggiarlo, favorirlo, considerarlo come alleato nello sviluppo della economia nazionale.

Sono lieto che alla mente larghissima dell'onorevole Fortis, che presiede la Commissione, all'acume del relatore non sia sfuggita la necessità di favorire l'iniziativa privata, e mi auguro che il Governo, messo su questa via, non vorrà impedire o intralciare queste iniziative, con quegli ostacoli burocratici che così felicemente ha esposto l'onorevole Calissano nella sua relazione, e che hanno impedito varie volte alle domande di concessione di giungere felicemente in porto.

Ma una lieve osservazione, a questo proposito, vorrei fare all'onorevole relatore, una preghiera vorrei dargli, che, mi auguro, troverà presso di lui favorevole accoglimento: si tratta di modificare lievemente un articolo del disegno di legge, in cui, a parer mio, si trova un ostacolo a che queste concessioni si facciano numerose.

Dice l'articolo 7: « Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi », e questa è una benevola riforma, che permette all'iniziativa privata di accingersi a queste costruzioni, mentre precedentemente, essendo le sovvenzioni rimandate a quando si era compiuta tutta o metà della ferrovia, si rendeva fallace molte volte l'incoraggiamento del Governo, poichè mancavano agli assuntori i mezzi per poter arrivare fino alla costruzione di tutta o di metà della linea. « In tal caso però (continua l'articolo 7) aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione può essere vincolata ecc. »

Perchè si vuole che non sia sufficiente l'apertura del tronco, perchè si vuole il collaudo?

In Italia i collaudi molte volte succedono dopo anni all'apertura di una linea all'esercizio. Come volete, giacchè avete il proposito di incoraggiare l'assuntore, sussidiando tronco per tronco, che egli debba aspettare il collaudo per avere le sovvenzioni che credete opportune? Perchè vi è bisogno del collaudo e non basta l'apertura del tronco all'esercizio? Non è sufficiente garanzia il fatto che la linea è completa e che si apre all'esercizio?

A questa domanda il relatore nella pre-

gevolissima relazione, quasi prevedendo l'obiezione, fa una distinzione, dicendo testualmente così: « Maggiori facilitazioni si concedono ancora, derogando alla prescrizione dell'articolo 8, della legge 16 giugno 1907 ». Questa invero subordina l'uso della facoltà di emettere obbligazioni garantite alla condizione che sia aperta all'esercizio e collaudata una metà almeno della linea.

E qui invece si stabilisce che basta il collaudo e l'apertura all'esercizio di un solo tronco, per rendere disponibile la sovvenzione corrispondente. « Naturalmente (continua la relazione), il collaudo, ai soli fini dell'emissione delle obbligazioni, potrà essere sollecitamente effettuato, senza pregiudicare le risultanze del collaudo definitivo di tutta la linea ».

Come si vede, la relazione accenna a due collaudi, uno ai fini della emissione delle obbligazioni ed uno definitivo.

CALISSANO, *relatore*. Ma è sempre così.

RICCIO. Abbia pazienza: che bisogno vi è di collaudare tronco per tronco ai fini della emissione delle obbligazioni, se vi sarà il collaudo definitivo? Perchè non si possono emettere le obbligazioni appena dopo l'apertura del tronco all'esercizio?

CALISSANO, *relatore*. Perchè si ritarderebbe l'apertura dell'esercizio.

RICCIO. Non lo comprendo. Secondo il disegno di legge, la sovvenzione si dà dopo l'apertura all'esercizio e dopo il collaudo: non sarebbe invece più utile dare la sovvenzione soltanto dopo l'apertura del tronco all'esercizio, indipendentemente dal collaudo? Non ha lo Stato, nel dare la sovvenzione, la garanzia nel valore della linea costruita e messa in esercizio ancorchè non collaudata? È una piccola modificazione, di forma, forse, più che di sostanza, ma il relatore comprende che con essa si renderanno più agevoli le domande di privati per costruzioni di ferrovie, poichè i collaudi spesso ritardano di anni, ed io potrei ricordare al relatore molte linee ferroviarie che, aperte all'esercizio, sono state collaudate dopo due o tre anni.

Nell'insieme bisogna riconoscere che il progetto dal lato delle concessioni ai privati apporta utili facilitazioni ed io mi auguro che la piccola modificazione all'articolo 7 che io propongo sarà accolta dalla Commissione e dal ministro.

Noi dobbiamo sperare che queste nuove facilitazioni diano fecondi risultati, e che con la nuova legge, specialmente se ap-

plicata con criteri larghi e senza burocratici pregiudizi, si abbiano numerose concessioni di ferrovie a società privata. Voto quindi questa parte del progetto con piena fiducia.

Similmente va lodata la disposizione del disegno di legge che fissa 500 mila lire per nuovi studi. Evidentemente questa somma, limitata agli studi per il triennio 1908-911, serve ad indicare la verità di ciò che io diceva precedentemente, che al 1912 non avremo solamente la costruzione delle ferrovie le quali risultano da questo prospetto, ma altresì la costruzione di altre ferrovie, di quelle che saranno studiate durante il triennio.

Se così non fosse, a che lo studio, a che fissare una somma per studiare le linee principali, più importanti e notevoli, che dovremo in seguito costruire? Non si comprendono simili studi senza l'esecuzione dei lavori, e non si comprende che questi studi si restringano al triennio 1908-911, se non col proposito che al 1912 queste nuove linee debbano entrare nei futuri progetti di legge che fissano le nuove costruzioni e che sono aspettati dalle varie regioni d'Italia.

E se è così, e non può non essere che così, ne resta confermata la tesi che il disegno di legge che votiamo, si limita al quadriennio, perchè noi riserviamo ad un periodo immediatamente posteriore al 1912, oltre il compimento di tutti i lavori in corso, la costruzione di tutte quelle ferrovie di cui si parla nell'articolo 2 e che non si trova da concedere in costruzione ai privati, e la costruzione delle altre ferrovie che si studieranno nel triennio con le 500 mila lire che adesso si stanziavano e con cui, dice il ministro, si può provvedere allo studio per mille chilometri.

E deve essere così. I programmi ferroviari non possono farsi per lunghi periodi, e quando il Parlamento ha votato programmi di lavori per molti anni, si è finito sempre che una parte non è stata eseguita. Tutte le nostre leggi ferroviarie, anzi tutte le nostre leggi di lavoro, sono un succedersi continuo di promesse, di impegni, che non si sono integralmente mantenuti. Siamo ancora adesso a domandare la completa esecuzione della legge 1881 sulle strade di serie, siamo ancora a reclamare (e l'avete sentito dal principio alla fine, in tutta questa discussione, dal primo oratore onorevole Visocchi, fino all'onorevole Majorana che parlò sabato)

la completa esecuzione delle leggi del 1879, del 1885, del 1899, del 1902 e via dicendo, le quali finora non sono state integralmente eseguite. La lunga esperienza del passato ci fa accorti che i programmi di ferrovie che contemplano molti anni, sono ineseguibili. Ben venga adunque un programma più ristretto, che si limiti ad un quadriennio, che arrivi al 1902, che riserbi per il tempo posteriore la possibilità della costruzione di nuove ferrovie.

Con questi criteri io voto il progetto di legge e le costruzioni che in esso si propongono. Me non vince, onorevoli colleghi, qualsiasi preoccupazione meschina, e oserò dire antipatriottica, che possa sorgere dal confronto fra i benefici che questa legge arreca all'una piuttosto che all'altra parte d'Italia: io non voglio adesso vedere se una provincia rispetto alle altre abbia un numero maggiore o minore di ferrovie, se questa o quella provincia è stata finora trattata meglio delle altre.

Queste sono indagini pericolosissime, e, me lo perdonino i colleghi, non sempre degne del Parlamento italiano. (*Bene!*) Altri sentimenti mi spingono: quando il Governo del mio paese mi dice che per Genova sono necessari maggiori sacrifici, che è necessario per l'avvenire di quel porto che siano più rapide le comunicazioni con l'Alta Italia, che è necessaria una nuova linea fra Genova e Tortona, è necessario raddoppiare il binario fra Genova e Spezia, ebbene io voto con animo sicuro le nuove spese, convinto di fare opera utile all'Italia, perchè il porto di Genova è gloria e speranza italiana.

Non mi domando se rappresento questa o quella regione, sicuro che i miei elettori mi loderanno e sentiranno come me l'obbligo di favorire lo sviluppo di quel gran porto, orgoglio e speranza nostra. E così, se sono necessari sacrifici perchè il commercio di Torino si sviluppi, perchè aumenti colà l'attuale rigogliosa vita industriale, noi non possiamo, quando stiamo per celebrare il cinquantenario dell'unità italiana, quando dobbiamo tutti ricordare le grandi benemerenze di Torino, non possiamo fermarci a considerare se si tratti di qualche milione di più da spendere, se le regioni che rappresentiamo hanno un chilometro di più o di meno di ferrovia. Io voto con tutta la fede e l'entusiasmo queste somme per Torino, a cui l'Italia tutta deve manifestare così grande gratitudine.

Ma appunto perciò, e con lo stesso sentimento, con la stessa fede, io dico che di qui a quattro anni dovremo riesaminare questo problema ferroviario. La legge stessa che noi stiamo votando è un impegno per riesaminarlo: il programma attuale non risolve tutta la questione fino al 1924. Non è possibile che fino a quell'epoca non si possa parlare di nuove ferrovie, non è possibile che il Parlamento voti un programma ferroviario che resti immutato per sedici anni. Gli studi per cui votiamo adesso 500,000 lire riveleranno la necessità di nuove ferrovie. Come possiamo credere, per esempio, che ancora per sedici anni non si debba risolvere il problema del doppio binario sulla ferrovia Adriatica da Ancona a Foggia, problema del quale vi parlerà autorevolmente l'onorevole Salandra?

Non è possibile quindi che il voto che con sicura coscienza darò a questo disegno di legge mi leghi per sedici anni, e che per così lungo tempo altri nuovi lavori non si facciano. No: si tratta di un programma che ha valore per quattro anni, fino al 1912. Allora proseguiremo i lavori cominciati, ma voteremo la costruzione di nuove ferrovie d'interesse generale e per regioni ora trascurate.

E se è così, se di qui a quattro anni noi dovremo riesaminare questo problema, se nuovi studi si ordinano in questo periodo, non è il caso di esaminare se abbia veramente carattere nazionale lo studio della questione ferroviaria in tutta quella vastissima regione, che, dalle porte di Roma, va all'Adriatico e che dal Trigno va al Tronto? La questione ferroviaria dell'Abruzzo ha un carattere nazionale che non può sfuggire all'attenzione del Governo e del Parlamento.

Io non difendo un progetto o l'altro, io non sostengo una o l'altra ferrovia, io non dico che una linea debba passare per una città o per l'altra. Io dico che vi sono molti problemi che sono stati rinviati a dopo il quadriennio, e che allora dovranno essere risolti: stanziando una somma per nuovi studi, si viene a dire che vi sono dei problemi da studiare.

Ora io credo che tra questi problemi ferroviari non debba essere trascurato quello della forte regione, che ha avuto tanta influenza nella storia di Roma; di quella forte regione nella quale si sono decise molte volte le sorti di tutto il reame di Napoli; di quella bella e forte regione, ricca di energia e di avvenire, che nel mezzo dell'I-

talia forma quasi da cuscinetto tra il Settentrione ed il Mezzogiorno. In quella regione vive una popolazione forte, laboriosa, ricca di virtù, paziente, che ha il diritto di esercitare e che eserciterà seria influenza sui destini d'Italia.

Sicuro è l'avvenire dell'Abruzzo. Vedete, non sono venti anni da che è stata completata la ferrovia da Roma a Castellammare, e già una larga serie di industrie, una vita nuova è sorta in tutta la valle del Pescara.

Mi auguro che, studiando tutti gli altri problemi ferroviari di carattere nazionale, voi non trascurerete quella regione che, ispirandosi sempre a sentimenti di patriottismo, fidando nel Governo e nel Parlamento, non solleva recriminazioni, ma aspetta serena l'ora che le si renda giustizia.

Ed è interpretando i sentimenti di quelle popolazioni, che io dichiaro che voterò con sicura coscienza le nuove costruzioni che sono proposte nell'interesse della gran patria italiana. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Artom ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! a domani!

ARTOM. Io sono a disposizione della Camera.

Altre voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Onorevole Artom, desidera di parlare ora, o domani?

ARTOM. Pregherei di rimettere la discussione a domani.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni e interpellanze.

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

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per apprenderne se ritenga possa essere consentito alle autorità comunali accennare in pubblici manifesti ad inesorabili esigenze del progresso, che nella maturità dei tempi segneranno nuovi confini allo Statuto del Regno.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, circa i lavori di bonifica dello stagno Turbole.

« De Seta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere quando potranno appaltarsi i lavori per la costruzione della Provinciale 114 in provincia di Cosenza.

« De Seta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, sulla necessità che si solleciti la registrazione del regio decreto 15 marzo 1908 intorno al nuovo organico del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie, e si traduca quindi in atto la legge 18 luglio 1907 il cui ritardo ad essere eseguita cagiona agli interessati non lieve danno materiale e morale.

« Zerboglio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno a proposito del caso di Sambuca Pistoiese, per sapere quali provvedimenti intenda prendere onde scongiurare l'adozione di misure estreme a cui talvolta è costretta l'associazione dei medici condotti per difendere il decoro e l'interesse della classe sanitaria.

« Numa Campi ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle poste per sapere se e quando darà opera all'impianto della linea telefonica Nuoro-Sassari.

« Pinna, Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri per sapere se, e quando sarà mantenuta la promessa (fatta nella seduta del 18 febbraio 1908) per la presentazione dei documenti diplomatici riguardanti gli affari della Penisola balcanica e del Marocco.

« Cirmeni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per conoscere il motivo per il quale le corrispondenze provenienti dalla linea Firenze col treno n. 27, che giunge a Roma alle 7.20 della mattina, vengano consegnate nei quartieri alti nelle ore pomeridiane.

« Leali ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda necessario provvedere sollecitamente all'ampliamento, al miglioramento ed al più sicuro assetto della stazione di S. Angelo-Cinigiano, insufficientissima al traffico della regione circostante; e se non creda poter deliberare la costruzione di un imbarcatoio e la fermata giornaliera di un diretto alla stazione dell'Albegna.

« Ciacci ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio per sapere se non ritenga conveniente prorogare almeno di un anno il termine di chiusura del concorso recentemente da lui bandito per incoraggiare le piantagioni di pioppi atti alla fabbricazione della carta.

« Ciacci ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per sapere come intenda provvedere al personale demaniale, diventando ogni giorno più necessario che quel personale sia tolto dallo stato d'incertezza nel quale ora si trova.

« Zaccagnino ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, sui criteri che governano i traslochi, i rinvii dall'una all'altra sede, le prolungate residenze, e le promozioni per merito distinto, dei funzionari dipendenti dal Ministero.

« Cavagnari ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra sulla necessità di costruire una strada nazionale che, pel passo di Gavia, congiunga la strada nazionale dello Stelvio con quella del Tonale.

« Credaro, Castiglioni ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze qualora, entro il termine regolamentare, i ministri competenti non abbiano dichiarato di non accettarle.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che l'onorevole Pinna ha presentata una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

Sull'ordine del giorno.

SANTAMARIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SANTAMARIA. Vorrei pregare la Camera di consentire che fosse iscritta nell'ordine del giorno, in principio della seduta di domani, la proposta di legge n. 30 per aggregazione del comune di San Nicola la Strada al mandamento di Caserta.

SILJ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SILJ. Anch'io vorrei rivolgere eguale preghiera alla Camera per la iscrizione, nell'ordine del giorno di domani, della proposta di legge n. 31 per costituzione in comuni delle frazioni di Ussita e Castel Sant'Angelo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per parte mia non ho alcuna difficoltà a consentire, perchè si tratta di due proposte di legge che non possono sollevare discussioni; ma mi pare opportuno dire fin d'ora che è necessario stabilire una seduta antimeridiana per discutere diversi disegni di legge di minore importanza e per sgravare così l'ordine del giorno delle sedute pomeridiane. Si potrebbe quindi rimettere a questa seduta antimeridiana, da stabilirsi in settimana, anche la discussione di questi disegni di legge.

PRESIDENTE. Sta bene; stabiliremo domani il giorno in cui si potrà tenere questa seduta antimeridiana.

La seduta termina alle ore 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

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

3. Aggregazione del comune di San Nicola la Strada al mandamento di Caserta (1021).

4. *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).

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

Concessione e costruzione di ferrovie (962).

6. *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:

7. Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

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

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

10. Mutualità scolastiche (244).

11. *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:

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

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

14. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

16. 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).

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

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

19. Istituzione di una Cassa di Maternità (191).

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

21. Convalidazione del Regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare legali degli oli minerali di resina e di catrame (736).

22. 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*).

23. 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).

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

25. Costituzione in comune di Ossoana, frazione di Casorezzo (964).

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

27. Provvedimenti per il Corpo contabile militare (864).

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

29. 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).

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

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

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).

36. Stato economico dei professori delle Regie Università e dei Regi Istituti universitari (925).

37. Provvedimenti relativi alle tombole e alle lotterie (976 e 976-bis).

38. Assestamento dei bilanci di previsione per l'esercizio finanziario 1907-908 (877).

39. Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle volture negli antichi catasti (1022).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

