

DXXI.

TORNATA DI GIOVEDÌ 11 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TORRIGIANI**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**

I N D I C E.

Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	Pag. 22524	Servizio postale in Roma:	
Ferrovie (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>)	22535	BERTETTI, <i>sottosegretario di Stato</i>	Pag. 22529
ASTENGO	22556	LEALI	22530
FAZI	22542	Stazione di S. Angelo Cinigiano:	
FÉLISSANT	22550	CIACCI	22531
MORELLI-GUALTIEROTTI	22564	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22530
ROSSI TEOFILO	22567	Disastro ferroviario di Rocca Pietra (Varallo):	
SCANO	22546	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22532
SPIRITO BENIAMINO	22536	RIZZETTI	22532
STRIGARI	22561	Osservazioni e proposte:	
Giuramento del deputato Crespi Daniele	22534	Lavori parlamentari:	
Interrogazioni:		PRESIDENTE	22570
Carcere di Nuoro (Sardegna):		Proposte di legge (Lettura):	
FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	22524	Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale, e dell'asilo infantile di Nuoro e dell'asilo infantile di Olzai (PINNA)	22534
PINNA	22524	Istituzione di una scuola tecnica a tipo industriale in Piano di Sorrento (SALVIA)	22534
Bonifica del Cedrino:		Tombola provinciale a beneficio di vari istituti per l'infanzia abbandonata di Napoli (PLACIDO)	22534
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22525	Estensione di facilitazioni in favore dell'istruzione elementare (LANDUCCI)	22534
PINNA	22525	Delimitazione dei confini dei comuni di Pontedera e Calcinaia (BIANCHI EMILIO)	22535
Fermata di un treno alla stazione di Carmagnola:		Tombola telegrafica a favore dell'erigendo ospedale di Nicotera (PELLECCHI) (<i>Approvazione</i>)	22535
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22525-27	Tombola a beneficio degli istituti ospitalieri di Lucca e dell'ospedale comunale di Viareggio (MONTAUTI) (<i>Id.</i>)	22535
ROSSI TEOFILO	22526	Relazioni (Presentazione):	
Bonifica dello stagno Turbole:		Modificazioni alla legge 22 luglio 1906, numero 534, sulle rivendite di private di sali e tabacchi (ABIGNENTE)	22550
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22527	Proroga del termine assegnato dalla legge 14 luglio 1907, n. 500, sulla espropriazione degli oggetti di antichità e belle arti (ROSADI)	22550
DE SETA	22527-28	Verificazione di poteri (Convalidazione):	
Costruzione di una strada provinciale in provincia di Cosenza:		Collegio di Gorgonzola (Crespi Daniele)	22570
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22528		
DE SETA	22528		
Linea telefonica Nuoro-Sassari:			
BERTETTI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22528		
PINNA	22528		
Penisola balcanica e Marocco:			
CIRMENI	22529		
POMPILI, <i>sottosegretario di Stato</i>	22529		

La seduta comincia alle 14.15.

SCALINI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pavia ha chiesto un congedo di giorni 3 per motivi di famiglia.

(È concesso).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. È pervenuto alla Presidenza il seguente telegramma della signora marchesa Francesca Prinetti D'Adda:

« Le condoglianze che Vostra Eccellenza si è compiaciuta di inviarmi personalmente, ed in nome della Camera dei deputati, sono una preziosa attestazione dei sentimenti di codesto Alto Consesso verso la memoria del mio adorato consorte; ed io mi affretto a porgere a Vostra Eccellenza l'espressione della mia profonda riconoscenza ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima, che è quella dell'onorevole Niccolini al ministro di agricoltura e commercio, rimane inscritta nell'ordine del giorno, non potendo intervenire in questa seduta l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pinna al ministro dell'interno, « sulle cause che hanno ritardato e ritardano ancora l'appalto dei lavori di ingrandimento del carcere giudiziario di Nuoro (Sardegna) e sui provvedimenti adottati per affrettarli ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'appalto delle opere per i lavori di ingrandimento del carcere giudiziario di Nuoro, ha subito veramente una serie disgraziata di ritardi, sia perchè doverono apportarsi ai progetti diverse modificazioni, sia perchè altri lavori più urgenti doverono compiersi prima.

E quando ormai si credeva che questi

progetti fossero compilati, sorse una questione circa il lavoro di fognatura della stessa città di Nuoro, donde la necessità di altri studi per questi progetti, i quali dovettero subire una modificazione.

Quasi non bastassero queste cause di ritardo, questo lavoro fu disgraziato anche nell'appalto, imperocchè, messo all'asta per 180 mila lire, non si trovò nessuno che volesse assumerlo.

Si ritentò un'altra volta l'appalto, ma andò di nuovo fallito.

Allora, sugli studi che furono fatti, si aumentò la quota del prezzo del lavoro stesso, ma disgraziatamente neppure questo aumento, che era del dieci per cento, è riuscito a far accedere all'incanto dei concorrenti, sicchè anche il secondo appalto andò deserto.

In vista di ciò e dell'urgenza di questi lavori, or sono quindici giorni si telegrafò perchè si provvedesse a far aumentare la quota d'appalto.

Io spero che queste premure affatto speciali, dettate dalla urgenza del lavoro, riescano a portare il prezzo di questo appalto ad un punto tale per cui si possa avere la presenza degli appaltatori alle aste.

Ad ogni modo assicuro l'onorevole Pinna che se anche questo ultimo mezzo fallisse, il Governo nulla tralascierà per esaurire definitivamente la pratica, come è giustamente reclamato non solo dalle esigenze locali, ma anche dal fatto che si trascina da otto anni e urge far procedere ai lavori.

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

PINNA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle dichiarazioni cortesemente fornitemi, e delle assicurazioni datemi.

Io spero che le nuove migliorie che saranno introdotte nel capitolato assicureranno il concorso degli offerenti all'asta, perchè finora i prezzi stabiliti erano stati ritenuti così insufficienti e inadeguati di fronte a quelli del mercato italiano, che gli esperimenti d'appalto fatti nelle due provincie fallirono completamente.

Confido ora che il nostro Genio civile avrà fatto i suoi calcoli preventivi con criteri di vera equità ed esattezza, e che il prossimo esperimento d'asta sarà coronato da successo.

Ciò importa per l'esecuzione dell'opera in sè stessa, e sopra tutto perchè in tal modo sarà assicurato un lavoro proficuo,

per la prossima stagione invernale, alla numerosa classe operaia in quella città.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Pinna al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e quando intenda provvedere all'appalto dei lavori di bonifica nella vallata del Cedrino e nell'agro di Siniscola in Sardegna ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Notavo poco fa con piacere che l'onorevole Pinna giustamente si interessava delle sorti delle classi lavoratrici.

Ebbene, appunto per attendere il modo di concedere questi lavori in appalto alle cooperative di Sardegna ed ai consorzi delle medesime, il lavoro si è ritardato.

Come l'onorevole Pinna sa, i progetti sono pronti da tempo, e sono anche pronti i fondi che vennero completati con la legge del 1907.

Ma quella stessa legge, come l'onorevole Pinna ricorda, preferisce le cooperative ed i consorzi loro.

Queste chiesero agevolazioni e per i mezzi finanziari e per gli alloggi; agevolazioni, a studiare le quali in modo concreto venne nominata una speciale Commissione, la quale, presieduta dall'onorevole Luzzatti, ha fatto un lavoro veramente degno di lode; lavoro che serve ora di scorta per un disegno di legge che è indispensabile.

Però, mentre ciò si sta facendo in favore delle cooperative, non sarebbe giusto che lavori, il cui ritardo potrebbe produrre danno (come, ad esempio, quelli di difesa del Cedrino che potrebbe inondare le pianure di Orosei), fossero ulteriormente ritardati e che in attesa del meglio si andasse incontro a qualche danno maggiore.

Ed allora, come furono appaltati alcuni lavori minori in attesa dei nuovi provvedimenti intorno ai consorzi delle cooperative, si è disposto anche l'immediato appalto dei lavori più importanti del Cedrino, che ascendono a circa 600 o 700 mila lire, ed il cui appalto è già in corso di esecuzione e sarà fra breve deliberato.

L'altro appalto di lavori, a cui accenna l'onorevole interrogante, non si presenta coi caratteri della stessa urgenza; e quindi ancora qualche tempo attenderemo per trovar modo di dare almeno questo lavoro alle cooperative.

Se però queste ulteriori trattative andas-

sero troppo per le lunghe, anche di questo lavoro, per ragioni doverose di ordine superiore, sarà ordinato l'appalto.

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

PINNA. Ho chiesto d'interrogare il ministro degli interni sui suoi intendimenti relativamente ai lavori di bonifica nella vallata del Cedrino e nell'Agro di Siniscola, perchè mi fu fatta spesso assicurazione che i progetti fossero stati già approntati ed approvati.

Ora di fronte ai continui disastri che periodicamente il fiume Cedrino reca ai coltivatori di quelle regioni, distruggendone i seminati e obbligandoli a rinnovare ogni anno la semina dei grani, anche per cinque volte — di fronte all'imperversare della malaria che contrista così funestamente tutta quella plaga, io chiedo che si affrettino gli appalti dei lavori.

Le assicurazioni del sottosegretario di Stato sono confortanti anche per la sollecita concessione di essi lavori alle cooperative.

Nutro fiducia che fra poco sarà fatto altrettanto per i lavori di bonifica nell'Agro di Siniscola, ove appunto ragioni economiche ed igieniche s'impongono a qualunque altra considerazione per il sollecito appalto dei medesimi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro di agricoltura, industria e commercio.

Non essendo però presente l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, anche questa interrogazione rimane nell'ordine del giorno.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Teofilo Rossi al ministro dei lavori pubblici « per conoscere per quali ragioni non venne concessa una breve fermata del primo treno, n. 143, Torino-Savona, alla stazione di Carmagnola, centro importante, sede di uno dei maggiori mercati del Piemonte, capo di linea per le diramazioni su Cuneo e su Savona ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Questo nuovo diretto Torino-Savona ha lo scopo di permettere che in una stessa giornata si faccia il viaggio di andata e ritorno; e ciò impone di dare al treno la massima velocità. Contro questo programma di massima velocità, starebbero

le maggiori fermate, una delle quali chiede l'onorevole Rossi. Egli dice: ma la stazione di Carmagnola è testa di linea per Cuneo. È vero, ma egli non ha notato che il treno diretto di cui parliamo non ha alcuna corrispondenza con questa linea, mentre le sole tre fermate concesse a questo treno fra Torino e Savona, sono disposte per ragioni tecniche di trazione e di coincidenza.

Concedere quindi a Carmagnola una fermata, senza queste ragioni speciali, vorrebbe dire concederla anche ad altre non minori stazioni: ed allora, a forza di concedere altre fermate, lo scopo e la finalità di questo treno andrebbero falliti. Per conseguenza l'onorevole interrogante permetterà che io gli dia una risposta che certamente non lo potrà soddisfare, ma che è conforme all'indole e agli scopi di questo treno, ed all'interesse generale.

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

ROSSI TEOFILO. Chiedo scusa ai colleghi se debbo intrattenere brevemente la Camera su una questione d'indole e di interesse strettamente locale con questa mia interrogazione.

Ma l'urgenza di provvedere contro una vera ingiustizia, che ha sollevato viva agitazione nella popolazione di Carmagnola, non mi consente altra forma per richiamare l'attenzione del Governo.

E dichiaro subito che non sono punto soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario ai lavori pubblici. Premetto che prima di portare la questione alla Camera, mi sono rivolto agli onorevoli Giolitti e Bertolini ed al commendatore Bianchi, direttore generale delle ferrovie, ed ho qui le loro risposte.

Esse collimano con quanto oggi mi ha risposto l'onorevole sottosegretario, ed io risponderò con brevi osservazioni:

1° Mi si disse che il treno 143, qualora dovesse fare una fermata in più, non sarebbe più un direttissimo. Ma erano e sono pure direttissimi i due treni da e per Milano alle 4 del mattino, eppure bastò un semplice telegramma al sindaco di Torino per far concedere le fermate a Chivasso e Santhià, non stabilite dall'orario.

Perchè due pesi e due misure?

E poi non è neppure esatta quest'affermazione: il 143 passa alla stazione di Carmagnola alle 5.2 con una velocità oraria di chilometri settantacinque.

Ora, se si tiene conto dello scambio di

punta e del conseguente rallentamento che esso deve fare per portarsi sul tronco Trofarello-Carmagnola e poi su quello Carmagnola-Bra, pare logico che con un acceleramento della velocità sul tratto Torino-Trofarello si potrebbero compensare i tre minuti necessari per la fermata a Carmagnola e giungere a Savona alla stessa ora.

2° Si disse che colla fermata a Carmagnola il treno 143 perderebbe la coincidenza a Savona da e per Ventimiglia.

Ora basta guardare l'orario; il 143 arriva a Savona alle 8.14; parte per Ventimiglia alle 9; parte per Genova alle 8.36.

Quindi se anche giungesse a Savona tre minuti dopo, non perderebbe nessuna coincidenza.

3° Mi fu risposto che concedendo quella fermata, non si potrebbe più tornare nello stesso giorno a Torino dalla Riviera di Ponente.

Questo è un pretesto assolutamente specioso.

Voglio prendere l'ultima stazione della Riviera di Ponente, Ventimiglia: col 1° treno da Torino si giunge a Ventimiglia alle 12.55 - per tornare coll'ultimo treno da Savona per Torino si parte da Ventimiglia alle 15.30: quindi una fermata a Ventimiglia di ore 2.35.

Dato anche che si arrivasse tre minuti dopo, causa la fermata di Carmagnola; si avrebbe sempre a Ventimiglia una fermata di ore 2.32.

Ecco quindi smantellate tutte le ragioni del Ministero dei lavori pubblici e della Direzione generale delle ferrovie. Ma vi sono altre ragioni a sostegno della mia domanda:

I treni, specialmente i mattutini, in tanto hanno il diritto di esistere in quanto siano frequentati da passeggeri.

Ora mi risulta da dati ufficiali inoppugnabili che il treno in questione (contati i passeggeri a Bra punto di massimo concentramento) ne ha da quindici a venti in tutto per volta.

Di fronte a ciò, perchè impedire che si aumentino con quelli che potrebbe dare Carmagnola?

Si sono voluti fare dei paragoni, e sia pure, per quanto i paragoni siano sempre odiosi.

Mi fu scritto che Bra ha più viaggiatori che Carmagnola, e perciò ha la fermata anche per il raccordo con Alba.

Bastia ha la fermata per il raccordo con Mondovì, Ceva per il raccordo con Gressio.

E sia pure: ma Carmagnola è capo linea per il raccordo con Cuneo ed ha rapporti continui con Cavallermaggiore, Savigliano e Fossano, cospicui centri di quella linea.

Ha un commercio sviluppatissimo, è il maggior centro di cultura e di scuole nella provincia, dopo Torino; conta fra i suoi abitanti centinaia di liguri, di cui molti studenti in continui rapporti colla riviera.

È sede del più importante mercato del Piemonte, in cui da secoli si fa lo scambio dei prodotti del mare con quelli dei monti e della pianura.

E mi pare che tutto questo basti per legittimare il desiderio di Carmagnola di vedersi trattata alla stessa stregua di Bra, Bastia e Ceva.

Ora la popolazione di Carmagnola è in giusta agitazione, specialmente per il precedente che può avere anche per i diretti della futura Cuneo-Nizza.

È una popolazione calma e disciplinata, ma conosce i suoi diritti; e a mezzo mio protesta contro la flagrante ingiustizia, contro la disparità di trattamento.

Confido che il Ministero, ritornando sulle sue deliberazioni, vorrà provvedere, perchè nulla più irrita ed offende le popolazioni oneste che il vedersi ingiustamente trattate e lese nei propri diritti (*Approvazioni*).

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Teofilo Rossi ha portato in appello alla Camera una causa, la quale era stata già decisa dalla Direzione generale delle ferrovie e dal Ministero. E poichè non è persuaso, io non avrei altro a suggerirgli che un ricorso in Cassazione: tenti cioè di ricorrere a quella Commissione di vigilanza di cui egli è parte così autorevole. (*Approvazioni*).

ROSSI TEOFILO. Dichiaro che accetto senz'altro la proposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Porterò la questione alla Commissione di vigilanza e spero che essa potrà, per opera del Ministero, avere quel potere che l'onorevole sottosegretario di Stato vuole attribuirle e che finora non ha avuto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Seta al ministro dei lavori pubblici, « circa i lavori di bonifica dello stagno Turbole ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ebbi occasione di dare ragione piena all'onorevole De Seta, quando, due mesi fa circa, gli risposi circa un'interrogazione analoga. Confermo quanto dissi; ed aggiungo che, in adempimento della promessa da me fatta allora, venne subito intimata ingiunzione alla ditta ritardataria, perchè eseguisse i lavori. Quella ditta però mise avanti pretese, talune delle quali facevano capo a ragioni di forza maggiore. Abbiamo esaminato quelle pretese; e ci siamo persuasi che qualcuna di esse aveva qualche fondamento. E quindi, per togliere ogni pretesto di doglianza a quella ditta, stiamo trattando per comporre questa controversia in modo amichevole. Ciò fatto, quella ditta non avrà più ragione o pretesto per ritardare i lavori: la via dei provvedimenti rigidi sarà allora pienamente libera e spedita, e l'opera dovrà essere di necessità portata alla fine, con la maggiore sollecitudine.

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

DE SETA. Mi dichiaro soddisfatto della risposta ricevuta. Sono stato mosso a presentare questa interrogazione dalle continue lagnanze che mi vengono da quelle popolazioni che sono danneggiate dallo stagno Turbole che è, per esse, micidiale.

Le dichiarazioni fatte dall'onorevole sottosegretario mi confermano che saranno ripresi i lavori; e spero che così sarà: perchè, da informazioni giunte, mi risulta che soltanto tre o quattro operai lavorano a quella bonifica. E si tratta di una bonifica che fu appaltata quattro o cinque anni fa, e per la quale sono state spese centocinquantamila lire, di fronte a seicentomila e più che sono stanziati in bilancio.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È vero.

PRESIDENTE. L'onorevole De Seta interroga il ministro dei lavori pubblici, per sapere « quando potranno appaltarsi i lavori per la costruzione della provinciale 114, in provincia di Cosenza ».

L'onorevole sottosegretario pei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole De Seta, che s'occupava sempre con molta diligenza di tutte le questioni, specialmente di quelle regionali, (*Si ride*) non ignora certamente che i lavori da farsi in 58 chilometri e più di strada, fu-

rono divisi, d'accordo con l'amministrazione provinciale di Cosenza, in sette tronchi, da effettuarsi in dodici anni, cioè fino al 1920. Vero è che il primo gruppo avrebbe dovuto già essere cominciato; ma non ha potuto esserlo per ragioni indipendenti dalla volontà del Ministero, e precisamente perchè andarono deserte le aste, e fallirono anche le trattative private.

In seguito ad un parere del Consiglio superiore, si credette opportuno di rivedere i progetti e di variare i prezzi. Attualmente il nuovo progetto è stato già fatto e sarà posto all'incanto con le nuove condizioni, molto più favorevoli alle imprese costruttrici.

Questo pel primo tratto.

Pel secondo tratto ci fu una lunga questione col comune di Grimaldi, che l'onorevole collega conosce. Si trattava d'una linea che doveva attraversare l'abitato; ed il comune non accettò il progetto del Genio civile per questa parte.

Si è dovuto trattare e si è potuto raggiungere un accordo. Il nuovo progetto di massima, già compilato, sarà presto tradotto in progetto definitivo, per la sua esecuzione.

Restano gli altri tronchi; e questi ci proponiamo di mettere in esecuzione nel termine contrattuale, con la maggior possibile puntualità che ci verrà consentita dal disegno di legge del Genio civile; disegno di legge, che ha lo scopo principale di dare maggior impulso alle opere pubbliche.

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

DE SETA Prendo atto delle dichiarazioni fattemi dall'onorevole sottosegretario di Stato, e ne sono soddisfatto. Mi permetto, però, di osservare (e posso anche provarlo) che non m'occupo soltanto delle questioni regionali, ma anche di quelle che interessano tutto il paese.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho detto: specialmente!

PRESIDENTE. L'onorevole Zerboglio interroga il 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 ».

Non essendo presente l'onorevole inter-

rogante, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Pinna e Abozzi al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se, e quando, darà opera all'impianto della linea telefonica Nuoro-Sassari ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi ha facoltà di rispondere.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi*. L'onorevole Pinna chiede se e quando sarà impiantata la linea telefonica Nuoro-Sassari. Quanto all'impianto non c'è dubbio: questa linea è contemplata nella legge 24 marzo 1907, la quale assegna 25 milioni alla nostra amministrazione per l'incremento e per il miglioramento dei servizi postali, telegrafici e telefonici. La somma assegnata ai telefoni in lire 8,200,000 è divisa in quattro esercizi e pertanto le linee che si devono costruire saranno eseguite entro questo termine.

Dunque non c'è alcun dubbio che la linea sarà costruita ed il se di questa interrogazione non ha fondamento, poichè non si può dubitare che la legge sarà eseguita.

Con questo ho implicitamente risposto anche alla seconda parte della interrogazione stessa, la quale è diretta a sapere quando questa opera sarà compiuta, vale a dire nell'esercizio al quale si riferisce la tabella in cui è contemplata.

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

PINNA. Ci siamo mossi a proporre la interrogazione relativa all'impianto della linea telefonica Nuoro-Sassari, perchè erano corse voci che, per ragioni di economia, detto impianto sarebbe stato sospeso. Ora il sottosegretario di Stato esclude colle sue risposte questa possibilità ed io non ho che a prenderne atto, con la fiducia che, appena giunto il suo turno, la comunicazione telefonica Nuoro-Sassari sarà stabilita, aggiungendo così nuovo lustro e vantaggio alle due città isolate.

PRESIDENTE. L'onorevole Cirmeni interroga 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 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

POMPILJ, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'onorevole Cirmeni ricorda come io già l'avverii che sarebbe stato necessario un certo tempo per la compilazione dei Libri Verdi da lui domandati, alla cui pubblicazione il Governo volentieri consentiva.

Il Libro Verde riguardante gli affari del Marocco è già pronto e potrebbe essere distribuito fra pochi giorni; l'altro, riguardante la Macedonia, è tuttavia in elaborazione, ma anch'esso non tarderà molto ad essere compiuto.

Senonchè i negoziati che, subito dopo la mia risposta, acquistarono maggior attività e determinatezza, ed ora sono entrati in una fase che si può dire risolutiva, in conseguenza degli scambi di vedute fra i gabinetti di Londra e di Pietroburgo, ci hanno consigliato di soprassedere alquanto alla pubblicazione dei Libri Verdi; e sono sicuro che l'onorevole Cirmeni medesimo, così esperto delle condizioni della politica internazionale, la quale spesse volte impone certi riguardi e certi indugi, ha comune con noi il sentimento di tale opportunità.

Onde non gli sarà troppo grave di leggere i Libri Verdi durante le vacanze, per poi parlarne, se vorrà, con maggior ponderazione e frutto alla ripresa dei nostri lavori parlamentari.

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

CIRMENI. Nella tornata del 18 febbraio 1908 ebbi l'onore di chiedere all'onorevole ministro degli affari esteri se e quando sarebbero stati presentati i documenti diplomatici riguardanti gli affari della penisola balcanica e del Marocco.

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri mi rispose dichiarando che egli aveva dato l'ordine perchè si cominciasse la compilazione dei documenti da me desiderati, e che avrebbe messo tutta la sua premura perchè la pubblicazione di essi avvenisse al più presto possibile. Ho aspettato quattro mesi, durante i quali pare che l'ordine dato dal sottosegretario di Stato per gli affari esteri non abbia potuto avere l'effetto da lui stesso desiderato. Egli ha detto oggi che il *Libro Verde* per il Marocco è già pronto, ed allora avrebbe fatto molto meglio a presentarlo senz'altro.

Voglio almeno sperare che venga distribuito prima che la Camera prenda le vacanze.

In quanto alla pubblicazione del *Libro*

Verde riguardante la Macedonia, l'onorevole sottosegretario di Stato ha dichiarato che in seguito ad una nuova discussione è creduto opportuno di soprassedere alla compilazione. Io mi permetto di ricordargli che dal 1° febbraio 1906, la Camera non ha avuto più alcuna presentazione di documenti diplomatici; l'ultima fu quella fatta dall'onorevole ministro Di San Giuliano, e riguardava appunto la Macedonia. Intanto in tutti gli altri paesi sono avvenute comunicazioni di documenti diplomatici.

Non cito l'esempio classico dell'Inghilterra, dove non si suole mai indugiare, nella comunicazione di documenti diplomatici al Parlamento.

Mi contento di rilevare che al Parlamento francese furono distribuiti nel 1906 i documenti diplomatici del Marocco, della Macedonia e dell'isola di Creta; nel 1907 quelli di Etiopia, di Algeiras e del Marocco. Che più? Anche il Governo imperiale tedesco ha sentito il bisogno di mettere a parte il Parlamento delle trattative che erano intervenute riguardo al Marocco.

In questo stato di cose non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta; e mi permetto di supporre che, oltre alla ragione addotta dall'onorevole sottosegretario di Stato, abbia contribuito all'ingiustificabile indugio la poca diligenza dei funzionari incaricati della compilazione dei documenti diplomatici.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Leali al 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 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato delle poste e dei telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. L'onorevole Leali con la sua interrogazione mette in dubbio che la nostra amministrazione faccia il suo dovere. (*Ooh! — Commenti*).

LEALI. Questo no, ma!...

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. Egli dice che desidera sapere il motivo per il quale le corrispondenze che arrivano dalla linea di Firenze col treno delle 7.20 non sono distribuite nei quartieri alti, se non nelle ore pomeridiane. Se questo fosse vero avrebbe

ragione di muovere lagnanze; ma, sia perchè sappiamo come le cose procedono, sia perchè abbiamo fatto nuove indagini a questo proposito, ci risulta che le sette distribuzioni che si fanno nella città di Roma si fanno regolarmente; cosicchè se arriva alle 7 e mezzo circa, la corrispondenza dalla linea contemplata nell'interrogazione, al più tardi alle 9 è data in distribuzione col mezzo dei numerosi agenti incaricati della distribuzione stessa. Se il treno arriva con qualche ritardo, si farà alle 9 e mezzo o alle 10, ma non più tardi. Ora può essere avvenuto per avventura che qualche corrispondenza dell'onorevole Leali gli sia stata consegnata con ritardo nelle ore pomeridiane, ma questo che sarebbe un fatto eccezionalissimo può anche derivare da responsabilità ascrivibile a persone estranee all'amministrazione.

Fatto sta che per conto nostro, per giustificare la nostra condotta, potrei richiedere all'onorevole Leali di voler rimetterci, per esempio, la busta di quella corrispondenza che gli arrivò in ritardo, ed allora noi, in base ai bolli impressi sulle buste dall'amministrazione, potremo constatare se qualche agente abbia mancato al suo dovere. Ma anche qui si tratterebbe di caso eccezionalissimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Leali ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

LEALI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi di aver voluto rispondere alla mia interrogazione e mi dichiaro pienamente soddisfatto.

Però, debbo ripeterlo, le corrispondenze che al mattino vengono da Firenze alle 7.45 col treno n. 27, a me non vengono distribuite (ed io abito nei quartieri alti) se non dopo il mezzogiorno. È mia la colpa di non avere portato qui le buste. Ma mi dolgo non tanto per me (perchè più tardi arrivano le lettere e meglio è, nel caso mio) (*Si ride*) ma per gli altri che soffrono lo stesso indugio nel ricevere le lettere.

Dunque il mio torto è quello di non aver pensato a portare le buste, ma non dubiti l'onorevole sottosegretario di Stato che al più tardi domani gli porterò le buste, perchè sono convinto, convintissimo che la mia interrogazione lascerà il tempo che trova. Del resto potrei citare autorevoli testi in mio favore, ma mi taccio per convenienza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Ciacci, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda necessario provvedere sollecitamente all'amplia-

mento, al miglioramento ed al più sicuro assetto della stazione di S. Angelo Cingiano, 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.

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

DA RI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sotto forma modesta questa interrogazione contiene tre desideri molto notevoli.

Il primo sarebbe di affrettare i lavori di ampliamento alla stazione di Sant'Angelo Cingiano.

A questo riguardo dichiaro che il progetto di massima è stato studiato; ma che prima di compilare il progetto definitivo e prima di metterlo in esecuzione occorre che gli attuali ingenti lavori, che sono in corso di esecuzione, permettano alla Direzione generale di dedicarvi l'opera dei suoi funzionari, secondo quel programma e quella graduatoria dei lavori di assetto delle linee di Stato che risponde alle esigenze generali dell'esercizio. Il lavoro deve essere fatto, e non ritarderà molto; ma è difficile poter precisare adesso l'epoca in cui si potrà metter mano ai lavori medesimi.

Il secondo punto riguarda la stazione di Albegna; e qui sono lieto di dir cosa che gli farà certamente piacere, che cioè in occasione del raddoppiamento del binario che è in corso di esecuzione, in quest'occasione appunto la Direzione generale provvederà ai molti e notevoli miglioramenti di quella stazione, fra cui primo un nuovo impianto dei magazzini merci a monte ed anche di un nuovo piano caricatore, oltre l'altro magazzino merci che resterà in funzione verso mare.

Adunque fra breve la stazione sarà messa in grado di soddisfare interamente ai bisogni del traffico.

La terza domanda è quella stessa che spesso si sente qui ripetere, per la fermata cioè dei treni diretti.

A questo proposito non posso che ripetere quanto poco fa ho detto ad un altro collega: e cioè che, se per le fermate dei diretti si dovessero accogliere tutte le innumerevoli domande, i treni diretti diventerebbero treni lumaca.

Queste fermate non si possono concedere, malgrado tutto il buon volere, senza nuocere alle coincidenze, e soprattutto senza

provocare analoghe richieste da parte di molte altre stazioni di uguale ed anche di maggiore importanza.

Non posso adunque prendere alcuno impegno in questo senso senza snaturare il carattere e lo scopo dei treni diretti, e senza danneggiare le ragioni prevalenti del servizio generale.

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

CIACCI. Giacchè domani, o domani l'altro, sentiremo dire dal ministro dei lavori pubblici che per la Maremma non si può far nulla in fatto di ferrovie, oggi mi aspettavo che si potesse dal sottosegretario di Stato darmi affidamento, che quelle poche stazioni, che della Maremma lambiscono i confini, potessero essere meglio sistemate. La risposta datami circa la sistemazione della stazione di Sant'Angelo Cinigiano, alla quale l'onorevole sottosegretario stesso ha detto che si debbono fare importanti lavori, mi costringe a far notare all'onorevole sottosegretario di Stato come si tratti di lavori importanti sì, ma non tali da ritardarsi perchè a cose di maggior mole debba provvedere l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Si chiede infatti l'ampliamento del piazzale, che è tanto ristretto, da impedire quasi ad un barroccio, o ad una carrozza di voltarsi; e tanto ciò è vero, che diversi barrocci son caduti nei fossi vicini. E questa questione non riflette soltanto la incolumità pubblica, ma anche la sicurezza e la conservazione delle merci che in grande abbondanza vi si ammassano, non esistendo colà magazzini; nè mi pare quindi esagerato il desiderio che a quest'inconveniente si ponga riparo.

Un altro provvedimento richiesto riflette la costruzione di un'abitazione per gli operai: e questo lavoro interesserebbe principalmente lo Stato, perchè per il personale di quella stazione lo Stato spende cinquecento o seicento lire al mese per mandare, a turno di 24 ore, gli operai, a dormire ad Asciano. Faccio notare poi all'onorevole sottosegretario di Stato che i lavori di miglioramento alla stazione di Cinigiano furono promessi sin dal 1899, e ripetute volte; ed ho qui una deliberazione consiliare dalla quale si rileva la promessa dell'Amministrazione ferroviaria di por mano ai lavori quando si fosse rifatto il ponte su l'Orcia.

Or bene: il ponte fu immediatamente ri-

fatto: ma le cose sono sempre a tal punto che l'onorevole sottosegretario di Stato mi vede oggi costretto a domandargli che siano mantenuti gli impegni presi e si provveda prontamente alla sistemazione di questa stazione alla quale si riversa tanta parte del traffico della ricca regione del bel Monte Amiata.

Gli impegni non saranno stati presi dallo Stato, ma passando a questo l'esercizio ferroviario, esso deve assumere quei contratti dalle Società.

Riguardo alla stazione di Albegna sono lieto della promessa, che ella mi ha dato e che mi auguro, per il bene della mia regione, di vedere presto convertita in fatti; però ella non mi ha risposto nulla circa l'imbarcatoio per il bestiame...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ho detto che si costruirà questo piano caricatore.

CIACCI. Allora la ringrazio, e mi limito a soggiungere che, affinchè la stazione di Albegna (alla quale affluiscono merci e viaggiatori di una vasta regione popolata da circa 50 mila abitanti) possa regolarmente funzionare, non basta soltanto aumentare i binari, far tettoie e piani caricatori, ma occorre altresì un personale sufficiente.

I paragoni sono sempre odiosi; ma non mi posso esimere da far rilevare come la vicina stazione di Montalto, che ha un movimento molto minore di quella dell'Albegna, sia servita da un personale doppio di questa.

Se Montalto può spedire qualche vagone completo di più, Albegna ha in compenso un numero di arrivi di merci molto superiore a quello della stazione di Montalto, ed è risaputo che in una stazione il lavoro è dato non da vagoni completi ma dalle piccole merci in arrivo se non altro per le controversie con i ricevitori alle quali possono dar origine.

Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle buone intenzioni dimostrate, augurandomi che venga presto il momento in cui io possa e debba ringraziarlo per quanto avrà fatto per la mia provincia.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dello stesso onorevole Ciacci al ministro di agricoltura, industria e commercio, ma essa rimane nell'ordine del giorno essendo assente l'onorevole sottosegretario di Stato.

Segue la interrogazione dell'onorevole Rizzetti al ministro dei lavori pubblici « per

sapere quali furono le cause dell'immane disastro ferroviario avvenuto a Rocca Pietra (Varallo) e quali provvedimenti intenda di adottare al fine di evitare il rinnovarsi di simili gravissime disgrazie».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Come l'onorevole Rizzetti sa, Rocca Pietra è una semplice fermata per limitato servizio di viaggiatori, e senza servizio di merci. Per conseguenza, secondo i regolamenti, la fermata non ha nè il telefono, nè il telegrafo, i quali debbono essere impiantati solo quando si faccia servizio merci.

In quel giorno, veramente disgraziato, il treno era partito regolarmente da Varallo, che dista solo tre chilometri dalla stazione di Rocca Pietra, la quale a sua volta dista soli tre chilometri dalla prossima stazione; ma quando il treno si fermò a Rocca Pietra, si avvertì qualche guasto in alcuni congegni del freno. Il personale si diede a riparare questi guasti; ma dal regolamento è prescritto che quando un treno sosta in una stazione o fermata, oltre il tempo previsto dall'orario, tale sosta deve considerarsi come avvenuta in piena linea, e, così essendo, la sorveglianza e la protezione del treno sono non soltanto affidate al capo fermata, ma anche più al capo treno, ed a tutto il personale dipendente da lui.

Questo dico senza emettere giudizi. Il fatto sta che poco dopo, come è ben noto, sopraggiunse il treno merci con una velocità accresciuta dalla pendenza della linea. Il segnale che venne esposto dalla figlia del capo fermata, secondo i regolamenti anche questo, non fu veduto che troppo tardi.

Si ebbero a deplorare non nove vittime ma quattro, secondo le notizie avute in questo momento, e parecchi feriti, 68 tra gravi e leggeri; e purtroppo vi furono dei feriti molto gravi.

Immediatamente sono state avviate due inchieste: una giudiziaria ed una amministrativa.

Onorevole Rizzetti, credo prematura e non prudente qualunque parola di accusa, mentre sento che è doverosa e rispondente ai cuori nostri la espressione di un compianto da parte dell'Assemblea nazionale verso le famiglie delle quattro vittime, e l'augurio fervido e sincero di pronta guarigione ai feriti, che per buona sorte sono in via di guarigione.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzetti ha facoltà di dichiarare se sia sodifatto.

RIZZETTI. Le cause che determinarono questo immane disastro traggono essenzialmente origine dalle deficienze sensibilissime che si verificano nel servizio della linea Novara-Varallo: deficienze di materiale mobile, deficienze di materiale fisso, deficienze di personale.

Deficienza di materiale mobile. Quando un treno parte da Varallo ed a tre chilometri di percorso deve già mettere in riparazione il freno o un guasto della macchina, ciò mostra che le locomotive che percorrono quella linea sono vecchissime, pessime, non più atte a fare un servizio adeguato!

E di ciò ho anche un'altra prova in un telegramma che ho ricevuto soltanto ieri da un mio amico dove mi si fa sapere di un altro guaio grave avvenuto sulla stessa linea ed appunto apportato dalla deficienza del materiale mobile, e specialmente dalla deficienza delle locomotive, che sono addirittura pessime e pressochè inservibili.

Il telegramma è questo: «Prego viva-mente di far conoscere a S. E. il ministro dei lavori pubblici l'indignazione della popolazione Valsesiana per il pessimo esercizio fatto sulla nostra linea ferroviaria Novara-Varallo dove viene usato tutto il materiale di scarto il più antico e quasi inservibile. Domenica 7 corrente il secondo treno in salita, lunghissimo e carico di viaggiatori, trainato da due misere e pessime locomotive, non poteva farsi strada, tanto è vero che si è giunti con notevole ritardo, causato anche per la necessità di attendere oltre venti minuti a Grignasco la coincidenza della nuova ferrovia privata di Coggiola-Valle Sessera.

«Occorre obbligare questo privato esercizio ad essere preciso nelle coincidenze a Grignasco. Le stazioni di fermata Bettola Valduggia e Roccapietra molto popolate di passeggeri e malgrado i grandi progressi sono tuttora prive di comunicazioni telegrafiche e telefoniche e di apparecchi segnalatori, dischi, ecc. Forse se munite di questi il grande disastro attuale si sarebbe evitato».

Vuole un'altra prova la Camera della qualità del materiale che serve alla linea Novara-Varallo? Or sono tre o quattro anni, e cioè nei primi tempi dacchè quella linea era stata data all'esercizio di Stato, vi era ancora qualche vettura costruita fin dal 1855 dalle ferrovie piemontesi!

Lascio dunque considerare come è servita quella linea! Questo per il materiale mobile.

Veniamo al materiale fisso. Dice l'onorevole sottosegretario di Stato che per le fermate non è prescritto dai regolamenti che vi siano binari di scambio, apparecchi di segnalazione e servizio telegrafico perchè non vi è servizio merci. Ma questa è una disposizione gravissima! Il servizio dei viaggiatori è importante come quello delle merci, e credo che debba essere convenientemente tutelata la vita di chi viaggia, sieno pochi o sieno tanti i viaggiatori, e più certamente che non sia per un servizio merci.

Quindi si rende indispensabile far sì che non vi sia più nessuna fermata senza telegrafo, dischi ed apparecchi di segnalazione e senza un binario di ricambio.

Veniamo al personale: il capo fermata di Roccapietra, se esatte sono le informazioni, è un povero uomo che ha oltre 60 anni ed è solo con una figlia, quella povera signorina che con mirabile slancio e coraggio corse contro il treno merci per fermarlo, al che per disgrazia non è riuscita.

Queste sono tutte le gravi deficienze per effetto delle quali alla menoma fatalità, al più piccolo inconveniente si verificano dei disastri che poi costano all'amministrazione delle somme di gran lunga maggiori di quanto costerebbe assicurare a quella linea un servizio per lo meno regolare e sufficiente.

Ora, si dice: ma, questa è una linea locale. Sicuro, è una linea locale, ma bisogna pensare a questo (e di ciò non tiene il dovuto conto l'Amministrazione ferroviaria) che non basta la parola burocratica locale per classificare una linea, ma occorre tener presente il vero concetto e lo stato di fatto in base al quale dovrebbe essere classificata questa linea.

Questa linea fu inaugurata circa venti anni fa e dava un reddito chilometrico credo di circa novemila lire al chilometro, mentre oggi, se non erro, essa ne dà almeno un terzo di più ed è in continuo, notevole aumento, sia per merci che per viaggiatori.

Ciò proviene essenzialmente dal fatto che lungo il fiume Sesia, a partire da Ghemme e su su fino alla Valle del Sesia, è un succedersi d'impianti industriali e quindi questa linea è chiamata ogni giorno più a servire tutte le numerose industrie che già esistono e che continuamente si vanno impiantando in quella regione.

Da ciò l'aumento costante del reddito,

il quale, pur trattandosi di una linea locale, da questo punto di vista credo che possa paragonarsi ad una linea secondaria, perchè forse ci sono delle nostre linee che sono classificate come secondarie che non danno un reddito pari a quello della Novara-Vallaro.

In secondo luogo è da rilevarsi la differenza straordinaria che c'è su questa linea fra il movimento d'inverno e quello d'estate. Questa linea in estate ha un movimento forte assai, per viaggiatori specialmente, e di gran lunga maggiore di quello che ha in inverno.

Or bene, da noi si cammina costantemente coi regolamenti alla mano, e si fa astrazione da queste condizioni eccezionali di maggior movimento in un determinato periodo dell'anno, in confronto dell'altro; ed è toccato a me di vedere una volta alla stazione di Novara, in estate, un treno composto di pochissime vetture che era formato secondo l'ordine di servizio, mentre vi erano sulla banchina della stazione forse un centinaio di persone, avviati alla linea di Vallaro e ciò era così evidente che avrebbe dovuto consigliare subito una formazione ben diversa di quel treno.

Finalmente il capo stazione si avvide della insufficienza del treno e si attaccarono altre vetture e si partì poi con mezz'ora di ritardo e più.

Questi sono i concetti ed i sistemi che prevalgono, concetti e sistemi a parer mio errati, e questi sono gli inconvenienti ai quali la buona volontà dell'amministrazione delle ferrovie deve assolutamente provvedere.

Credo pertanto che essa debba portare la sua attenzione su due ordini di provvedimenti e cioè: l'uno, di carattere generale, il quale consiste nel mettere quella linea in condizioni normali per il traffico che ha e per il servizio che deve fare e cioè mettere il telegrafo, i dischi ed i segnali, ed i binari di scambio nelle stazioni e fermate tutte; e l'altro, che consiste nell'entrare nel concetto veramente industriale di esercizio e cioè di provvedere perchè la linea sia servita bene ed in ragione diretta del traffico, quale si presenta in grande aumento, nella stagione estiva specialmente.

Quanto alle responsabilità che vi possono essere a carico del personale, od altrimenti, sono d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato ed aspettiamo che l'inchiesta giudiziaria e quella amministra-

tiva assodino tutte queste responsabilità; ma intanto noi ci troviamo di fronte ad un disastro enorme il quale venne a mettere il lutto e la costernazione in una intera regione. Mi associo pienamente alle parole dell'onorevole sottosegretario di Stato, e sono convinto di avere unanimi col mio i sentimenti di tutti voi, o egregi e cari colleghi, nel mandare da questa tribuna parlamentare l'espressione del più vivo rimpianto alle povere vittime le quali, tornando da una giornata di svago e col cuore anelante di rivedere le proprie famiglie, lasciarono miseramente la vita in quel terribile e fatale disastro, e vada in pari tempo anche una parola di sincero conforto alle desolate loro famiglie.

Un augurio faccio pure con tutto il cuore a tutte le persone ferite, affinché esse abbiano a recuperare ben presto la loro salute primiera, ed a questo augurio io ne aggiungo un altro fervidissimo, ed è che questa enorme disgrazia serva di grande e salutare ammonimento, e che, mercè provvedimenti saggi, pronti ed efficaci, si faccia in modo di evitare in avvenire questi fatti disastrosi i quali turbano profondamente il sentimento ed il cuore di tutta la nazione. (*Approva-*

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

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Daniele Crespi, l'invito a giurare. (*Legge la formola.*)

CRESPI DANIELE. Giuro!

Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge, che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

CIMATI, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Pinna. — Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale e dell'asilo infantile di Nuoro e dell'asilo infantile di Olzai.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con la esenzione da ogni tassa, alle amministrazioni dell'ospedale di S. Fran-

cesco e dell'asilo Regina Margherita in Nuoro, ed all'amministrazione dell'asilo infantile in Olzai, una tombola telegrafica fino a lire 150,000 ed a fissare la data della estrazione.

Proposta di legge dei deputati Landucci, Bastogi, Callaini, Cesaroni, Ciacci, Falaschi, Luzzatto A., Pilacci e Viazzi. — Estensione di facilitazioni in favore dell'istruzione elementare.

Articolo unico.

Le disposizioni contenute nel titolo VI della legge 15 luglio 1906, n. 383, sono estese alle provincie di Arezzo, Grosseto e Siena.

Proposta di legge dei deputati Placido, De Tilla, Capece-Minutolo, Rocco, Simeoni, Cacciapuoti, Gualtieri, Arlotta, Ravaschieri, Marghieri, Giusso, Girardi, Salvia, Masoni.

Art. 1.

È concessa una tombola provinciale al Comitato per festeggiamenti a beneficio dell'infanzia abbandonata rappresentata dagli Istituti *Infanzia Redenta, Casa Paterna Ravaschieri, Asilo Margherita, e Municipio di Napoli.*

Art. 2.

La tombola consiste in una emissione di cinquecentomila cartelle vendibili al prezzo di centesimi 50 cadauna con sessantamila lire di premi così divisi:

Lire 25 mila 1ª tombola — lire 10 mila 2ª tombola — lire 5 mila 3ª tombola e lire 20 mila da ripartirsi in parti eguali fra tutti i vincitori dopo la terza tombola che avranno segnato i 10 numeri della propria cartella con i primi 45 numeri sorteggiati.

Art. 3.

La tombola sarà concessa con esenzione da ogni tassa e diritto erariale.

Proposta di legge del deputato Salvia. — Istituzione di una scuola tecnica a tipo industriale in Piano di Sorrento.

Art. 1.

È istituita a Piano di Sorrento, a totale carico dell'Erario dello Stato, una scuola tecnica a tipo industriale, aggregata al reggimento istituto nautico « Nino Bixio ».

Art. 2.

Con decreto reale saranno fissate le norme regolatrici dell'insegnamento, *la trasformazione degli attuali corsi preparatorii per l'ammissione all'istituto*, e quant'altro occorra per l'attuazione e pel funzionamento della scuola.

Proposta di legge dei deputati Bianchi Emilio e Orsini-Baroni. — Delimitazione dei confini dei comuni di Pontedera e Calcinaia

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a procedere a una nuova delimitazione dei Comuni contermini di Pontedera e Calcinaia in provincia di Pisa allo scopo di dare al primo il territorio indispensabile al suo sviluppo edilizio col congruo compenso e col minore sacrificio possibile del secondo Comune.

Art. 2.

Una Commissione composta del prefetto di Pisa presidente, dell'intendente di finanza, dell'ingegnere capo del Genio civile della provincia e di due membri estranei all'amministrazione nominati dal ministro dell'interno, previo sopra luogo e sentiti nelle loro deduzioni i comuni interessati, proporrà la linea di confine da adottarsi e il compenso che il comune di Pontedera sarà tenuto a corrispondere al comune di Calcinaia.

Art. 3.

Il provvedimento definitivo sarà emesso con decreto reale previo parere del Consiglio di Stato.

Approvazione della proposta di legge: Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale comunale di Nicotera (Pellecchi).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione della proposta di legge: Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale comunale di Nicotera.

Si dia lettura della proposta di legge.

SCALINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 1017-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero di ogni tassa, alla Amministrazione comunale di Nicotera, una tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale nel capoluogo di quel comune, per l'ammontare di lire 500,000 ».

Nessuno chiedendo di parlare, questa proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

Approvazione della proposta di legge: Autorizzazione di una tombola a beneficio dei regi ospedali ed ospizi di Lucca e dell'ospedale comunale di Viareggio (Montauti).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Autorizzazione di una tombola a beneficio dei regi ospedali ed ospizi di Lucca e dell'istituendo ospedale comunale di Viareggio.

Si dia lettura della proposta di legge.

SCALINI, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 1034-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere a beneficio dei regi ospedali ed ospizi di Lucca e dello istituendo ospedale comunale di Viareggio una tombola telegrafica per l'ammontare di un milione di lire con esenzione da ogni tassa erariale. Il ricavato netto sarà erogato per quattro quinti per il riordinamento edilizio del nosocomio di Lucca, e per un quinto per l'istituendo ospedale comunale di Viareggio ».

Nessuno chiedendo di parlare, questa proposta di legge sarà poi votata a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Seguito della discussione sul 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 Beniamino Spirito per svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che la costruzione del tronco Conza-Contursi risponde ad esigenze di generale interesse così sotto il punto di vista strategico come per quello industriale-agricolo-commerciale, per mettere in comunicazione le regioni di tre provincie, Avellino, Basilicata e Salerno, sfornite di strade ferrate, e per collegare le grandi arterie che percorrono longitudinalmente le provincie suddette e le Calabrie, invita il Governo ad eseguire gli studi definitivi per la costruzione del tratto di ferrovia Conza-Contursi a completamento del progetto di massima Apice-Conza-Contursi, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dal 13 luglio 1889 in esecuzione della deliberazione della Camera dei deputati del 24 maggio 1879.

« Spirito Beniamino, De Marinis, Talamo, Marghieri, Spirito Francesco, Capaldo, Nitti, Mazziotti, Cicarelli ».

SPIRITO BENIAMINO. Onorevoli colleghi, la ferrovia Conza-Contursi, di cui si occupa il nostro ordine del giorno, sebbene non si intitolò dai nomi di cospicue città che sono l'indice della importanza di alcune linee, pur tuttavia involge interessi grandi e generali, ed è sorretta da diritti quesiti e di lunga data, più forse di qualunque altra strada, di cui in questa lunga discussione la Camera ha dovuto occuparsi. Se non fosse così, non potrebbe spiegarsi la grande agitazione che si va manifestando in molte forme nelle regioni interessate; e quelle manifestazioni ogni giorno più si vanno intensificando, e ne è certamente arrivata l'eco al Governo, alla Commissione, a molti di noi deputati.

La linea Conza-Contursi si propone queste finalità: da un lato essa tende ad unire i paesi della valle dell'Ofanto con quelli della valle del Sele, e dall'altro, mira a congiungere le Puglie, soprattutto la provincia di Foggia, con la Basilicata, la provincia di Salerno, e le Calabrie.

Altro scopo importante della Conza-Contursi è quello di collegare le due grandi arterie ferroviarie, le quali, longitudinalmente, percorrono, nei rispettivi versanti, le provincie di Avellino, Benevento e Basilicata da una parte, e quelle di Napoli-Salerno-Potenza e Calabrie dall'altra parte.

Noi che sosteniamo il diritto alla costruzione di questa ferrovia, assumiamo che la costruzione debba farsene dallo Stato per una doppia ragione: per diritto quesito; e per bontà intrinseca della linea stessa, la quale ha in sé tutti i caratteri fondamentali di una linea principale o d'interesse generale.

È vero che la Conza-Contursi ha diritto quesito?

Il diritto alla costruzione della Conza-Contursi si confonde con la storia di essa.

Nel 1862 la Camera ha votato la convenzione con la quale si concedeva al Bastogi la costruzione della linea Foggia-Napoli, toccando i paesi di Conza e Contursi, e passando per Eboli e Salerno...

BIANCHERI. E fu abbandonata.

SPIRITO BENIAMINO. Questa linea, come ricorda benissimo l'onorevole Biancheri, ed io sono lieto del suo autorevole intervento, fu abbandonata, e certamente fu una colpa.

BIANCHERI. Ha ragione.

SPIRITO BENIAMINO. Noti la Camera l'articolo 6 della convenzione nel 1862 col Bastogi. Era detto in quella convenzione che appena si fossero costruiti, da una parte il tronco verso Conza, e dall'altra, quello Eboli-Contursi, il concessionario era obbligato a stabilire una *comunicazione speciale e celere* che unisse i due punti Conza e Contursi.

Vuol dire che fin d'allora si riconosceva l'importanza di questo collegamento!

Difatti fu pure iniziata la costruzione della linea Foggia-Salerno-Napoli; ma con legge 15 maggio 1865 fu approvata una seconda convenzione col Bastogi, per la quale, revocata la prima concessione, od altrimenti soppressa la Foggia-Napoli per Conza-Contursi-Salerno, fu invece autorizzata la costruzione della Napoli-Benevento-Foggia.

Adunque la legge del 1865 revocò la primitiva concessione del 1862. Ma è bene che la Camera sappia un episodio istruttivo e grave della nostra storia ferroviaria, che si verificò in quella occasione. Le Meridionali dissero che accettavano questa revoca di concessione; ma poichè avevano tanto di contratto, pretesero che lo Stato pagasse 500 lire di maggior sussidio per ogni chilometro da esse esercitato. In tal modo le Meridionali, che, in quell'epoca, avevano l'esercizio di 1600 chilometri, in un ventennio, dal '65 all'85 hanno avuto, a titolo di compenso, non meno di 12 milioni, senza tener

conto del contributo del consorzio Candela-Foggia in circa altre 100 mila lire all'anno, che tuttora si pagano. Cosicchè noi abbiamo dato alle Meridionali oltre 12 milioni, senza avere la linea di cui ora, dopo 46 anni, ancora discutiamo, la quale non costerebbe altro che 8 o 10 milioni!

Dopo il 1865, (non ho bisogno di ricordarlo) l'Italia attraversò un periodo periglioso, politico e finanziario, e la questione restò sopita.

Vennero il 1879 e la legge sulle complementari; e allora una delle prime questioni, che si affacciarono alla Commissione della Camera e al Governo, fu appunto questa, della linea Conza-Contursi; e nella seduta del 24 maggio 1879, nella discussione, che precedette quella che fu la legge di luglio 1879 per le complementari, la Camera ad unanimità deliberò la costruzione della linea Apice-Conza Contursi.

Questo punto segna il diritto vero, preciso, giuridico ed imprescrittibile di quelle popolazioni ad avere la ferrovia. E ad essa si cominciò anche a dare esecuzione, poichè il Consiglio Superiore dei lavori pubblici il 13 luglio 1879 dette parere favorevole, o meglio approvò un doppio progetto per la costruzione della medesima: uno redatto dalla Direzione tecnica di Salerno per conto dello Stato, e l'altro fatto dalla Mediterranea.

Di tali progetti uno portava la spesa di 14 milioni, l'altro quella di 17 milioni; ma trovandosi ora costruito un tronco dalla parte di Conza, la residua linea Conza-Contursi non verrebbe a costare che 8 o 9 milioni.

Ma nonostante codeste deliberazioni ed approvazioni, dal 1879, come per tanti altri tronchi importanti, la cosa fu messa a tacere, ed io, che ho l'onore di parlare alla Camera, rammento a me stesso che nella tornata 19 marzo 1900 mossi formale interpellanza al Governo, perchè si facessero una buona volta gli studi per la costruzione di questa linea.

Era allera ministro l'onorevole Lacava, ed ebbi affidamento che gli studi si sarebbero iniziati, ma invece non si è fatto nulla.

Così ci troviamo ora di fronte al progetto dell'onorevole Bertolini. Ma dopo queste prime mie osservazioni, o meglio dopo questi indubitabili rilievi di fatto posso affermare di aver dimostrato che le regioni di cui m'interessa, hanno il diritto

quesito, giuridicamente accertato, alla costruzione di questa linea.

Ma se mai non si volesse o potesse riconoscere in modo assoluto questo diritto preconstituito, vediamo quali sono le condizioni intrinseche di questa ferrovia, perchè la Camera ed il Governo siano persuasi, e mi auguro anche l'onorevole relatore della Commissione, poichè è contro il giudizio di lui principalmente che noi siamo insorti, che esse sono tali a giustificare il nostro ordine del giorno.

La linea Conza-Contursi ha tutta una serie di caratteri essenziali e di vantaggi, particolari e generali, e di complessa natura.

Se vogliamo guardare ai vantaggi più immediati e tangibili per le popolazioni attraversate dalla vagheggiata ferrovia, basterà notare che la linea Conza-Contursi tocca tre provincie, quelle di Avellino, di Salerno e la Basilicata; ecco perchè voi vedete il nostro ordine del giorno firmato dai rappresentanti di ciascuna di queste provincie. La linea interessa circa trenta comuni; servirebbe ad una popolazione di quasi cento mila abitanti, ed attraverserebbe regioni fertilissime per vigneti, boschi, uliveti; basti rammentare gli sterminati vigneti modello del nostro ex collega, il senatore d'Ayala Valva.

Ma ci sono ragioni speciali ancora più importanti.

Nel territorio di Laviano sono delle miniere di asfalto e di petrolio, che non si possono sfruttare perchè mancano gli adatti ed efficaci mezzi di comunicazione; a Contursi e ad Oliveto Citra abbiamo bagni termali ormai di una rinomanza che va oltre i confini d'Italia.

Ebbene, anche questi stentano vita grama, perchè non vi è modo di andare laggiù, in quella derelitta regione.

Se questa linea fosse stata costruita a tempo, quando si doveva, come opportunamente ricorda il collega Capaldo, che mi siede vicino, lo Stato avrebbe guadagnato già parecchi milioni; la geografia è la geografia, non ci sono quisquillie o ragioni politiche e finanziarie che possano far dimenticare quello che è essenzialmente vero, e cioè che nel cuore della provincia di Avellino, e specialmente nei circondari bassi, come quello di S. Angelo, non si può entrare altrimenti che per la via di Contursi. E quando fu deliberata la esecuzione dell'Acquedotto Pugliese, se ci fosse stata

la ferrovia, che adesso imploriamo, quanti milioni sarebbero stati risparmiati! Invece abbiamo assistito a questo spettacolo, che tutti i materiali e tutti i macchinari, si sono dovuti trascinare con carri o trasportare a dorso di animali per quelle orribili strade, ora sopra le erte degli altipiani, ora giù nelle vallate accanto al fiume Sele.

Ma, si dirà, questi sono interessi particolari. Se anche fossero interessi particolari, sarebbero sempre interessi particolari apprezzabili, perchè (non facciamo del gesuitismo) che cosa sono gli interessi generali, se non la somma degli interessi particolari? D'altronde, son ben questi interessi generali, poichè, quando si tratta di unire tutti i paesi di una vallata ad un'altra, e più provincie ad altre; e quando si tratta di trasportare gli esuberanti prodotti delle Puglie, e specialmente della provincia di Foggia nel versante delle provincie tirrene, la cosa è di grande importanza, e non locale soltanto. Difatti la provincia di Foggia, alcuni anni addietro, chiese essa stessa la concessione di questa ferrovia, tanto riteneva indispensabile per la sua prosperità la costruzione della medesima.

Ora tutto ciò sembra a voi che costituisca un interesse particolare? Ma è interesse generale di tutta una grande regione, ed anche interesse generale dello Stato.

La costruzione di questa linea interessa anche l'economia ferroviaria, perchè congiunge fra loro le due linee, che longitudinalmente, e quasi parallelamente, percorrono le provincie interne, e le adriatiche, e le tirrene.

Che cosa ne fate di quelle linee longitudinali che non s'incontrano mai, se non le collegate, se non ne sfruttate la potenzialità?

Ma c'è un altro argomento, signori. Lo accenno soltanto, perchè non posso fermarmi a discutere a fondo materie nelle quali non sono competente. Una delle principali ragioni per le quali nel 1879 fu deliberata unanimemente dalla Camera la costruzione di questa linea, fu perchè il generale Marselli dimostrò la imprescindibile necessità di completare, per ragioni strategiche, la ferrovia dorsale appenninica.

Non discutiamo del più o del meno delle necessità della difesa, nè di nemici che possano venire da una parte o dall'altra, certa cosa è che l'Italia ha una linea ferroviaria dorsale appenninica, la quale comincia da Bologna, viene giù a Firenze,

Perugia, Terni, Solmona, Isernia, Benevento, Avellino, e là si ferma presso Conza. Qui vi ha soluzione di continuità, poichè questa strada ferrata non riprende che a Salerno, e va giù a Potenza e Brindisi, o alla Sicignano-Lagonegro. Sicchè questa linea dorsale appenninica, così essenziale, che comincia a Bologna e dovrebbe finire a Brindisi, è interrotta per soli 40 chilometri, quei 40 chilometri che noi sosteniamo per lo allacciamento delle estremità Conza-Contursi.

Come vedete, signori, sono tutti interessi generali di primo ordine, riconosciuti da nove lustri a questa parte, quelli che noi veniamo qui a sostenere.

Ma come ci troviamo adesso? Quale è la situazione a noi creata dal disegno di legge? L'onorevole Bertolini ha presentato il disegno di legge in esame (ed io riconosco che ha fatto bene, perchè è il Governo che ha la responsabilità della cosa pubblica; è il Governo che è giudice dell'utilità del prima o del poi della costruzione d'una linea; è il Governo che deve ispirarsi a tante necessità, prime fra tutte quelle di indole finanziaria); con detto progetto vengono stabilite, per un quadriennio, le opere a farsi ed i relativi stanziamenti. In questa maniera l'onorevole Bertolini ha risoluto, dal suo punto di vista, il problema ferroviario, ma, giova notarlo, dal solo punto di vista finanziario; ed io, che volentieri sono disposto a votare il presente disegno di legge, quasi mi dichiarerei soddisfatto delle dichiarazioni che l'onorevole ministro ha fatto l'altro ieri alla Camera. Difatti invitato l'onorevole Bertolini a spiegarsi, ebbe chiaramente a dire: « non è esatto, anzi falsamente mi si attribuisce il proposito che io voglia ritenere che siano le colonne d'Ercole quelle segnate dal disegno di legge; non sono vietate future addizioni, nè ampliamenti, secondo che nuovi bisogni si manifesteranno, e naturalmente in rapporto ai mezzi finanziari ».

Ora tutto questo potrebbe anche soddisfare noi e le popolazioni che abbiamo l'onore di rappresentare, perchè non pregiudica i nostri diritti. I nostri diritti, se mai, sarebbero riservati a tre, a quattro, a cinque anni, ma non c'è pregiudizio dell'avvenire. Ed io debbo credere, e mi auguro che l'onorevole Bertolini mi vorrà dare questo affidamento, che quando con forma generica ha promesso di tener conto di questi nuovi bisogni che si verranno manifestando, egli non ha voluto escludere i bi-

sogni già manifestati, i diritti già acquisiti, perchè sarebbe una vera ingiustizia quella di tener conto dei nuovi bisogni e di mettere in non cale od abbandonare gli antichi.

Ma il fatto più grave, quello che ci mette in cattive condizioni ed in apprensioni, è la relazione dell'onorevole Calissano; essa ci ha creato una situazione assolutamente strana ed impossibile.

Non sono più il Governo nè l'onorevole Calissano i neghittosi e responsabili di fronte alle nostre popolazioni; ma siamo noi deputati! Io vorrei fare regalo all'onorevole Calissano dei giornali, e vi leggerebbe come siamo noi che figuriamo da accusati verso i nostri rappresentati.

Ma che cosa dobbiamo noi più fare? Che cosa dobbiamo più chiedere o dimostrare? Noi siamo perciò costretti a difenderci da un lato, e dall'altro a compiere il nostro dovere, quale è quello di sostenere i diritti delle regioni che abbiamo l'onore di rappresentare.

Dunque quale è la condizione che ci ha creata la relazione dell'onorevole Calissano? L'onorevole Calissano, ben conosce che io sono un amico suo di antica data, e quanta stima io abbia per lui, ed io lo lodo come altri ha fatto per il lavoro pregevole e mirabile che ha presentato alla Camera, ma mi permetta che io gli dica come è andato assai oltre le intenzioni del ministro stesso che proponeva il progetto.

Il ministro si propose di risolvere il problema ferroviario unicamente dal lato finanziario; invece l'onorevole Calissano ha creduto di risolverlo anche dal lato tecnico e politico.

E per fermo, dove il ministro non pregiudicava, dove non faceva dichiarazioni per l'avvenire e per opere non comprese nel disegno di legge, l'onorevole Calissano le ha fatte invece; ed «il modo ancor m'offende»! permettetemi che lo dica, onorevoli colleghi.

Ci sono molte altre linee per le quali si è detto: si vedrà, si penserà in seguito, si attenderanno altre dimostrazioni, ed altre simili frasi; invece per la povera ferrovia Conza-Contursi, che, ripeto, ha diritti incontestabili, e caratteri di urgenza e di giustizia maggiori di qualsiasi altra linea, l'onorevole Calissano ha usato una frase di brutale ed assoluto diniego.

Alle nostre popolazioni, che da quarantasei anni aspettano questa linea, e che non hanno

strade di sorta, ha detto in una sola parola l'onorevole Calissano: ma, questa è roba da traffico locale; codesta linea, Conza-Contursi, che più volte venne anche deliberata, ora non ha più ragione d'essere!

Ma l'onorevole Calissano, se avesse conosciute le ragioni e la storia di questo tronco, se egli non fosse stato assorbito dal suo lavoro complesso e ponderoso, ed avesse potuto fare un esame completo e minuto di tutti gli svariati elementi e coefficienti, egli certamente non sarebbe arrivato a questa estrema conclusione, la quale ci pregiudica.

Infatti l'onorevole Commissione non ha pensato che essa non aveva la facoltà di emettere giudizi di qualità intorno alle singole ferrovie richiamate dai memoriali dei deputati e degli enti locali; invece tale giudizio si è fatto con insufficienza di dati e di documenti, e ne è derivato che la Conza-Contursi e noi, con un tratto di penna o con una parola, siamo stati squalificati. Ebbene, non si può, ripeto, dinanzi ai fatti ed a tutte le deliberazioni accennate, di fronte alla realtà materiale di una parte della ferrovia già costruita, venire ora a rinnegare tutto, e tutto annientare, ed uccidere ogni speranza con una sola frase: traffico locale.

Perchè traffico locale? Vi ho già dimostrato come non trattasi di traffico locale; anzitutto, perchè tale non è quello che si riferisce a tre provincie, a tanto numero di comuni, ed a tante decine di migliaia di popolazione; in secondo luogo, perchè siamo di fronte ad interessi grandi e generali, sol che si tenga conto delle alte finalità di questa linea, la quale deve congiungere la Puglia, la provincia di Foggia specialmente, con tutto il versante Tirreno, e deve rendere fruttifera, sfruttandone la potenzialità, le linee longitudinali, provvedendo eziandio alla rigenerazione economica di plaghe cotanto ubertose.

Dunque, questa prima obiezione della relazione, con la quale si dice che si tratta di traffico locale, è assolutamente frutto di inesattezza, e la Camera non può accoglierla.

Ma vi è un grave errore ancora, onorevole Calissano; esso deve essere stato anche la ragione dell'altro; spiego l'errore.

Nel 1879 venne deliberata la costruzione della linea Apice-Conza-Contursi, con la quale si intendevano collegare le provincie di Benevento, di Avellino e Salerno. In-

tanto è avvenuto che costruitasi la linea Avellino-Rocchetta, il tratto Apice-Conza non ha più ragion d'essere, nè importanza.

In altri termini, invece di congiungere le provincie di Avellino e Benevento per la via Conza-Apice, esse sono state congiunte con la linea di Benevento, Avellino, Rocchetta. Ebbene, afferma l'onorevole Calissano che con la costruzione di questa linea Avellino-Rocchetta ha perduto importanza e ragione d'essere, anche la costruzione del tronco Conza-Contursi. Io invece gli obietto che non solo non è tolta, nè diminuita l'importanza della Conza-Contursi, ma è perfettamente il contrario; perchè quando di una linea, la quale si propone una determinata finalità, si è costruito un tratto, si deve necessariamente costruire l'altro, non essendo lecito fare le cose a metà.

Guardiamo un po' le cose obiettivamente. Quali finalità si sono raggiunte con la costruzione della linea Avellino-Rocchetta, che si è sostituita all'Apice-Conza? Forse siamo riusciti ad unire tutte quelle regioni e a mettere in comunicazione le Puglie col Tirreno? No, perchè non c'è sbocco; le Ofantine non arrivano al Tirreno. Abbiamo forse ottenuto lo scopo di collegare le due linee longitudinali, quella che va da Avellino a Benevento, giù giù fino a Santa Venera, e l'altra che va a Potenza e Brindisi, o l'altra ancora Sicignano Lagonegro? No. Sicchè le vere finalità che si proponevano la legge del 1862 e quella del 1879, coi progetti approvati dal Consiglio superiore, non sono state menomamente raggiunte.

Ond'è che la onorevole Commissione al massimo avrebbe potuto tentare di dimostrare che queste finalità non abbiano più ragion d'essere; ma non doveva essa dire che, per il solo fatto della costruzione di un altro tronco in sostituzione dell'Apice-Conza, anche il tratto Conza-Contursi abbia perduto la sua ragion d'essere; per l'opposto ne è stata accresciuta la indispensabilità. E se è così, onorevoli colleghi, credo di avere dimostrato che permangono gl'interessi generali economici, industriali, agricoli, e di ordine militare e politico; quindi non è lecito che una regione così ricca sia lasciata lontana da ogni civiltà, priva di tutto quello che si dà alle altre regioni d'Italia.

Ma, onorevoli colleghi, si potrebbe rispondere: la legge non nega tutto questo.

Voi volete, ci si può obiettare, la costruzione dallo Stato; ma perchè non vi servite dell'altro mezzo che vi appresta la legge,

cio quello della costruzione per concessioni, con sussidi o con sovvenzioni?

Signori, questo mi sembrerebbe, permettemi la parola, come uno specchietto per le allodole, perchè se accettassimo questo mezzo, ci lasceremmo lusingare e saremmo ingannati in buona fede e senza volerlo.

Si tratta innanzi tutto di una questione di principio.

Potete voi, invero, dinanzi ad una linea con caratteri generali riconosciuti, la quale ha tutti i numeri delle linee principali, così come sono stati determinati dalla legge del 1906, potete sostenere sul serio che debba applicarsi il sistema delle sovvenzioni?

No, perchè voi non potete imporre agli enti locali di costruire, con i propri mezzi limitati, linee che rispondono ad esigenze generali.

Ma c'è poi una ragione pratica più forte. Come si può oggidì parlare ancora di concessioni, con una seria e legittima aspettativa di successo o di esecuzione?

Dal Governo stesso si è dovuto dichiarare nei giorni passati che per le difficoltà tecniche e regolamentari, e per altre mille condizioni e circostanze, codeste concessioni con sovvenzioni poco o punto si chiedono, nè si danno.

D'altro lato, come potete lasciare sperare una costruzione per concessione, quando gli enti locali sono ormai ammiseriti? Come possono questi enti darvi una quota di ciò che dovrebbe essere la produttività di una linea?

Tanto è vero ciò, che, se vi si chiedesse la concessione di questa linea Conza-Contursi, il Ministero comincierebbe col domandare e ricercare se la linea sarebbe produttiva o no, e se garantirebbe la spesa di esercizio ed un qualche reddito.

Ed allora ci troveremmo a zero via zero che fa zero, e verrebbe a perpetuare una patente ingiustizia a danno delle nostre popolazioni.

Per me è un patente atto di ingiustizia distributiva quando si dice o si agisce così: i paesi ricchi, che possono avere linee produttive e remunerative fin dall'inizio, ne avranno a iosa; i paesi poveri, invece, che non possono mai dimostrare cosiffatta produttività iniziale delle linee, non avrebbero mai niente. Dunque ai ricchi tutto, ai poveri niente! (*Commenti — Interruzioni*).

Ho detto, onorevoli colleghi, che, nel 1862 per la prima volta, fu deliberata la linea di

cui parlo, e che poi nel 1865 venne revocata.

Aggiungo però, che allora, nel 1865, la Commissione parlamentare (ed a me gode l'animo il vedere che il venerando onorevole Bianchieri ricorda questo fatto, e di sentire che egli accenni a confermare autorevolmente e pienamente il mio dire) si presentò alla Camera con animo addolorato, per il fatto che le popolazioni interessate venivano private della ferrovia, e lasciò intendere una prossima riparazione.

Permetta la Camera che io legga poche parole della relazione di quella Commissione.

« È doloroso (diceva la Commissione) il sacrificio, perchè l'esempio di una concessione di questa maniera revocata, dopo aver messo mano ai lavori, è senza dubbio cosa piena di gravi inconvenienti.

« Ognuno conosce quanto tenaci e queruli sieno gli interessi delle popolazioni, che tutte si agitano e contendono concitatamente quando si pone in disputa il disegno e la costruzione di una strada ferrata.

« Codeste lotte accanite, quando una linea è scelta definitivamente si chetano per disperazione o per rassegnazione; ma se il Governo comincia a dare l'esempio di disfare quello che ha fatto, e di non avere per risolte neppure quelle linee che furono decretate, e per cui furono date le concessioni ed incominciati i lavori allora le recriminazioni saranno implacabili ».

Ed è questo il caso.

Dopo oltre quarant'anni, onorevoli ministri, da che si è promessa questa riparazione, noi siamo allo stesso punto di prima. Anzi, oggi, viene la relazione dell'onorevole Callissano, la quale quasi aggiunge al danno le beffe. (*Oh! oh!*)

Non offendo nessuno; dalle mie parole è lontano qualunque pensiero d'offesa; parlo delle cose e nella massima obbiettività; perocchè, sia come si voglia, bene o male, certa cosa è che quelle popolazioni hanno avuto sinora l'illusione che, esistendo deliberati della Camera, i quali riconoscevano questo loro diritto, sarebbe venuto un giorno il momento dell'attuazione del diritto stesso; ma, ora, dopo 45 anni, invece di dire a quelle popolazioni che fra due o tre anni, in un tempo più o meno prossimo o breve, quando le condizioni della finanza saranno migliorate, esse sarebbero state acconten-

tate, per contrario loro si dà questo crudele annunzio: voi non avete più diritto a nulla. Questo sarebbe enorme e disastroso, se proprio dovesse verificarsi.

Ho finito, onorevoli colleghi. Se il giudizio della Commissione potesse essere accolto dalla Camera, ciò che non credo; se potesse essere accolto dal Governo (e nemmeno lo credo), questo giudizio non solo manderebbe a monte tutte le finalità d'ordine generale, che vi ho brevemente enunciate, ma significherebbe condannare quelle popolazioni all'isolamento; e quell'isolamento non solo suonerebbe una lesione di diritti civili e giuridici acquisiti, ma segnerebbe un arresto, una compressione d'ogni progresso civile, d'ogni sviluppo d'energia da parte di tutta una nobile ragione.

Noi, rappresentanti delle varie provincie interessate, abbiamo presentato un ordine del giorno col quale domandiamo al Governo, che nello stanziamento delle 500 mila lire per gli studi di ferrovie, comprenda anche quelli per la linea Conza-Contursi.

Meno di questo non si potrebbe chiedere; così nessun diritto sarà pregiudicato, e lascerete a quelle popolazioni la speranza che un giorno, che mi auguro non lontano, potranno vedere anch'essi la vaporiera e la rigenerazione economica dei loro paesi, che pure dev'essere a cuore del Governo.

E m'auguro che dal banco del Ministero verrà una parola di giustizia, confortatrice per quelle popolazioni; una parola che valga a calmarne le trepidazioni, e ad assicurarle che i loro diritti acquisiti saranno rispettati e tutelati come quelli d'ogni altra regione d'Italia. (*Vive approvazioni. — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Fazi, insieme con altri colleghi, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che la ferrovia Porto S. Stefano-Orbetello-Orvieto-Foligno pone in comunicazione diretta le provincie delle Marche e dell'Umbria con la maremma Toscana attraverso la parte settentrionale del Lazio, collegando fra loro tutte le linee longitudinali dell'Italia centrale, e percorrere un vasto e ricco territorio che attende la sua redenzione economica dalle comunicazioni ferroviarie, confida che il Governo eleverà il sussidio chilometrico al limite necessario per assicurarne la costruzione.

« Fazi F., Ciacci, Ciappi, Fani, E. Maraini, Silj, Bracci ».

Lo stesso onorevole Fazi ha poi presentato, da solo, quest'altro ordine del giorno:

« La Camera, convinta che lo scartamento ridotto per linee d'interesse locale e che si svolgono in regioni montuose sia l'unico mezzo per favorire lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie nell'Italia peninsulare, invita il Governo a studiare delle norme per le quali sia permesso nelle linee secondarie a scartamento ordinario di porre una terza rotaia, in modo da permettere ai convogli a scartamento ridotto di raggiungere, senza dannosi trasbordi di merci, i nodi ferroviari interni e le stazioni ferroviarie marittime.

« Francesco Fazi ».

Domando se questi ordini del giorno siano appoggiati.

(Sono appoggiati).

Essendo appoggiati l'onorevole Fazi ha facoltà di svolgerli.

FAZI. La Commissione parlamentare nella sua pregevole relazione è incorsa in un involontario errore quando si è intrattenuta sulla linea Orbetello-Orvieto-Todi, essa ha ritenuto che due linee fossero dalle regioni interessate richieste, l'una Porto S. Stefano-Orbetello, e Orbetello-Foligno, l'altra da Foligno per Todi-Orvieto a Talamone.

Fuvi, invero, discussione se la linea umbro-maremmana dovesse sboccare a Talamone o a Porto S. Stefano, ma si accettò concordemente il tracciato che fa capo a S. Stefano, è il progetto di massima già presentato con uno svolgimento di 195 chilometri di linea e un costo previsto in circa 45 milioni di lire, è il solo col quale si vorrebbe provvedere alle dirette comunicazioni dell'Umbria e delle Marche col mare Tirreno.

La linea che con concordia d'intenti manifestati più volte in solenni e pubblici comizi dalle popolazioni dell'Italia centrale, viene così insistentemente richiesta, traverserebbe tre provincie, cinque circondari, interessando direttamente ed indirettamente un territorio di oltre quattro mila chilometri quadrati di superficie e una popolazione di 230 mila abitanti.

La linea attraversa una vastissima zona scarsamente servita da ferrovie longitudinali, nella quale la deficienza di comunicazioni costituisce l'ostacolo maggiore per il suo incremento agricolo ed industriale.

Essa, distaccandosi da Foligno, deve attraverso strette valli tagliare l'elissoide dei monti Martani e dei loro numerosi contrafforti per discendere nella valle del Tevere e da questa risalire, seguendo il corso del Puglia e dei suoi confluenti, i contrafforti dell'Amiata e discendere nelle valli del Fiora e dell'Albegna e raggiungere la Roma-Pisa alla stazione di Orbetello, ove s'innesterebbe sulla Orbetello-Porto Santo Stefano.

Con questo tracciato la linea progettata taglierebbe a mezzo del loro percorso le linee longitudinali Roma-Pisa, Roma-Chiusi-Firenze, Orte-Foligno-Terontola, e la nuova linea concessa Terni-Todi-Umbertide, dando a ciascuna di queste linee uno snodamento ed una elasticità di movimento che ora non posseggono, e ponendole tutte in grado di meglio servire la vasta zona dell'Italia centrale nella quale si svolgono.

A Foligno la linea s'innesterebbe sulla Foligno-Ancona formando con questa una trasversale di 325 chilometri avente ai suoi punti estremi i porti di Ancona e di S. Stefano, dei quali il primo dopo Venezia è il più importante dell'Adriatico, mentre il secondo per favorevoli condizioni naturali è il migliore approdo sul Tirreno di tutta l'Italia centrale.

Con tali caratteri la linea che noi propugniamo, è dovere riconoscerlo che esce dai limiti stretti degli interessi locali, e dovrebbe a nostro parere esser compresa fra quelle a cui si provvede col presente disegno di legge, tanto più che competenze militari indiscusse, quali il nostro illustre collega il generale Dal Verme e il compianto contraammiraglio Racchia, la ritengono fra quelle utilissime in caso di mobilitazione per il dislocamento delle forze dell'Italia centrale.

Di tutte le linee concesse e in corso di costruzione, nessuna involge così da vicino il problema gravissimo delle comunicazioni ferroviarie quanto la Umbro-Maremmana.

Mi permetta la Camera che io faccia un cenno rapidissimo degli speciali caratteri delle comunicazioni ferroviarie in questa nostra regione.

Le Marche, l'Umbria, l'Abruzzo e le provincie di Grosseto, di Siena e di Arezzo con una superficie di 35,667 chilometri quadrati ed una popolazione di 3,440,000 abitanti sono servite da appena 1770 chilometri di ferrovie in esercizio.

Con la costruzione deliberata delle nuove ferrovie nella provincia di Basilicata e nelle

Calabrie, con i 450 chilometri di nuove costruzioni di ferrovie complementari in Sicilia, la quale possiede già una rete rispetto alla superficie, maggiore della nostra, non vi sarà regione d'Italia così scarsamente servita da linee ferroviarie quanto questa vastissima zona dell'Italia centrale. Ma più che dalla scarsità delle comunicazioni questa parte dell'Italia sente il suo disagio dalla distribuzione della sua rete ferroviaria, avendo quasi la totalità delle sue linee costruite in direzione longitudinale.

Tali sono infatti la Pisa-Roma, la Empoli-Chiusi, la Firenze-Chiusi-Roma, la Terontola-Foligno-Orte, l'Arezzo-Fossato, la Terni-Sulmona, la Fabriano-Urbino e il suo prolungamento a S. Arcangelo contemplato nella presente legge.

L'attrazione che esercita la capitale su tutta Italia e specialmente su questa regione ha fatto sì che anche le recenti concessioni ed altre linee che si trovano in istato di istruttoria non cambieranno certo il carattere di comunicazioni prevalentemente longitudinali alla rete dell'Italia centrale. Infatti la Umbertide-Todi-Terni, la Siena-Viterbo, la Rieti-Passo Corese, la Ascoli Antrodoco si svolgono dal Nord verso Sud per collegare i paesi che attraversano il più direttamente possibile con Roma.

Ne consegue da ciò che su una lunghezza di 333 chilometri lungo il Tirreno quanti sono quelli della Pisa-Roma e di 302 chilometri lungo l'Adriatico quanti sono quelli che corrono da Faenza a Pescara, non abbiamo presentemente e non avremo in futuro che due sole trasversali, l'una di 129 chilometri da Foligno ad Ancona che collega direttamente le Romagne e le Marche a Roma, l'altra di 132, la Montepescali-Asciano che attraverso una delle zone meno popolate d'Italia congiunge la provincia di Grosseto con la Empoli-Siena. Le due linee trasversali disgiunte non servono che limitatamente alle comunicazioni interprovinciali di una così vasta zona, i cui confini marittimi si estendono per oltre 300 chilometri sui mari Tirreno ed Adriatico comprendendo un vasto territorio di una larghezza media di oltre 320 chilometri.

È evidente che una simile distribuzione della rete ferroviaria sia la meno adatta per favorire gli scambi, ed ogni forma di rapporti fra i numerosi centri in essa diffusi, e all'incremento ed alla prosperità di qualsiasi industria.

Paesi ed illustri città che geografica-

mente sono distanti decine di chilometri, si trovano, a causa della distribuzione delle comunicazioni ferroviarie, a distanze di tempo ed economiche maggiori di quello che non lo siano da importanti centri industriali delle provincie confinanti del nord, la qual cosa ha una grave ripercussione sulle industrie nella nostra regione esistenti e su quelle nuove che vi sorgono, inquantochè viene ad esse limitata quella sfera d'influenza sulla quale per la legge naturale delle distanze geografiche non si dovrebbero sopportare dannose concorrenze.

Le tariffe di penetrazione applicate a favore del Mezzogiorno d'Italia completano le condizioni d'inferiorità in cui vengono poste queste nostre regioni.

Basta un esempio che io ho potuto constatare di persona. La nostra industria della macinazione del grano, che conta nell'Umbria e nelle Marche importanti e moderni stabilimenti, è noevolmente alimentata dalla produzione granifera del Lazio e della provincia di Ascoli Piceno.

Or bene quando i proprietari dei nostri molini fanno acquisti di grani nei paesi meridionali delle Marche e del Lazio, spediscono i grani acquistati alle stazioni più prossime delle provincie confinanti dell'Italia meridionale, e di là se li fanno spedire alle rispettive destinazioni.

Questa condizione di cose non può e non deve perdurare. Lo Stato ha gli stessi doveri verso tutte le diverse regioni che lo costituiscono, ed ognuna di esse, la nostra non esclusa, contribuiscono del pari a mantenere alto il suo prestigio e la sua forza economica. L'esperienza ci dimostra che quei paesi della nostra regione che si trovano non molto lontani dal mare o su una grande linea di comunicazioni ferroviarie, tutti sono in pieno e promettente sviluppo economico. Ancona, Jesi, Fabriano, Perugia, Arezzo, Grosseto, Orbetello, Gualdo Tadino, Nocera Umbra, Foligno, Spoleto, Terni, Narni, per non parlare di altri, danno un bello e nobile esempio di attività umana nel campo più svariato delle industrie, alcune delle quali sono veramente prospere e fiorenti.

È un più intenso sviluppo ed una migliore distribuzione della nostra rete ferroviaria darebbe vita ad altre iniziative, metterebbe in valore le ricchezze del sottosuolo che nei monti dell'Amiata sono costituite da zone metallifere fra le più ricche d'Italia, e nelle valli del Chiagio, del Tevere, della

Fiora, dell'Albegna da giacimenti di combustibili fossili del periodo pliocenico che la mancanza di comunicazioni rende ancora inerti e non coltivati. Ricchi materiali da costruzione, farine fossili, terre coloranti, argille adatte alla fabbricazione di ogni specie di laterizi, vaste praterie, abbondanti e pregiate acque minerali di ogni specie, attendono invano di essere poste in valore da nuove e reclamate linee ferroviarie. La cultura agraria in completo sviluppo, si trasforma ovunque dagli antichi sistemi patriarcali a coltura intensiva col più largo impiego di concimi chimici; non siamo adunque in una regione inerte, ove le energie individuali e collettive abbiano bisogno di stimoli speciali per affermarsi vittoriosamente nel vasto campo del lavoro, sia industriale che agricolo. Occorre solo migliorare le comunicazioni ferroviarie armonizzandole meglio alla figura geografica della regione, e nessuna linea potrà compiere questo alto ufficio quanto la Umbro-Maremmana che formerà il nodo delle comunicazioni interprovinciali fra le Marche, l'Umbria, l'alto Lazio e le provincie di Siena e Grosseto.

Il chiedere adunque per una regione così vasta e per un interesse così elevato, che si porti ad 11 mila lire al chilometro il sussidio dello Stato, a me sembra che tale richiesta non debba meritare un rifiuto da parte della Camera e del Governo, inquantochè la linea progettata risponde a tutti i caratteri che la legge sulle concessioni ferroviarie stabilisce per conferire il massimo del sussidio chilometrico, mentre dal piano finanziario già compilato risulta chiaramente che la linea progettata avrà un introito superiore sensibilmente alle spese d'esercizio fin dal suo inizio.

Non vorrei abusare della pazienza della Camera, ma io debbo dar conto di un altro ordine del giorno da me presentato e che si connette strettamente alla felice soluzione del problema ferroviario specialmente nella nostra regione.

Con la linea Umbro-Maremmana noi non avremo certo risolto definitivamente il problema delle nostre comunicazioni ferroviarie. In ogni parte di questa nostra Italia centrale è un affaticarsi e un costituirsi di Comitati che reclamano nuove ferrovie. Per alcune vennero già da tempo compilati i progetti relativi, altre si trovano allo stato d'istruzione, altre infine sono sempre nel

periodo degli studi di massima appena iniziati.

Tra queste diverse linee, la Fano-S. Barbara, la Pesaro-Borgo S. Sepolcro, la Gubbio-Cagli dovrebbero provvedere ad un più rapido sbocco verso il mare Adriatico della provincia di Arezzo e dell'alta Umbria; mentre metterebbero in diretta comunicazione le valli del Faglia e del Metauro con il ricco circondario di Perugia e con quello di Arezzo.

La Foligno-Tolentino-Ancona, la Porto S. Giorgio-Amandola-Tolentino, la Grisciano-Norcia-Spoletò, la Val Nerina, la Castel Raimondo-Piorano-Nocera, collegherebbero i principali centri della bassa Umbria e della media Umbria alle provincie di Ascoli, di Macerata, e di Ancona, facilitando la via del mare alle regioni da queste linee percorse.

Non bisogna però dissimularsi che le costruzioni ferroviarie in questa zona dell'Italia centrale non possono essere, per la natura de' terreni che dovrebbero attraversare, che di un costo molto elevato.

Una prova ne abbiamo nella subappennina, che con uno svolgimento di 165 chilometri ha preventivata una spesa di ben 100 milioni di lire. Se noi infatti consideriamo che in questa parte d'Italia si ergono gli*elissoidi dei monti Martani e del Subasio, la catena del Catria, quella del S. Vito, i monti Sibillini con le cime nevose del Vettore e il gruppo del Gran Sasso che si erge su tutti nell'Italia peninsulare, non dobbiamo meravigliarci se gran parte delle linee la cui costruzione si propugna, avranno un costo per il quale il sussidio massimo chilometrico contemplato nella presente legge, non sarà sufficiente a determinarne la costruzione.

D'altro canto le ferrovie svolgendosi in strette valli, fra terreni accidentati, senza centri veramente importanti, e con popolazione relativamente scarsa, non potranno mai dar vita a traffici tanto intensi da incoraggiare la spesa di costosissime costruzioni.

Di fronte a questo stato di fatto la via più semplice, nonostante i pregiudizi da cui è circondata, è quella di adottare per le linee di interesse prevalentemente locale lo scartamento ridotto. Io stesso ebbi l'onore, or fa pochi giorni, di presentare al Ministero la rappresentanza comunale di Spoleto con il progetto a scartamento ridotto

del primo tronco della Spoleto-Norcia-Gri-sciano.

È in costruzione a scartamento ridotto la linea Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, e in istruttoria ed ottenne già il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici la prosecuzione della Fermo-Amandola con lo stesso scartamento fino a Tolentino. Per quanto è a mia notizia, a scartamento ridotto saranno progettate le linee Foligno-Tolentino e Tolentino-Ancona, a scartamento ridotto è compilato il progetto Gubbio-Cagli, a scartamento ridotto verrà studiato quello Borgo S. Sepolcro-Pesaro. Si accenna adunque, per forza naturale delle cose, all'unica e logica soluzione del problema delle comunicazioni ferroviarie, specialmente nelle Marche e nell'Umbria, con un sistema di linee, il cui costo risulterà enormemente inferiore allo scartamento ordinario, e nelle quali applicandosi il servizio economico si potrà trovare, senza rilevanti sussidi che impegnino eccessivamente il tesoro dello Stato, un equo interesse all'iniziativa privata che ne intraprenderà la costruzione. È un aforisma non mai smentito e trasmessoci dalla competenza indiscussa di Eugenio Flachet, che l'unico mezzo per sviluppare le ferrovie d'interesse locale è di proporzionarle ai servizi che debbono rendere.

Ho qui le statistiche dei prodotti chilometrici di parecchie ferrovie dell'Italia centrale a scartamento ordinario, e la cui costruzione costò somme non indifferenti: la Terni-Aquila-Sulmona, la Giulianova-Teramo, la Porto d'Ascoli-Ascoli, la Portocivitanova-Albacina, la Viterbo-Attigliano, l'Asciano-Montepescali, la Fabriano-Urbino oscillano fra un massimo di 6,900 lire di prodotto chilometrico ad un minimo che scende fino a 2,700 lire.

Ora lo scartamento ridotto può ben essere suscettibile di prodotti chilometrici ben più elevati del massimo raggiunto dalle linee sopra ricordate, e balza agli occhi dell'osservatore più superficiale che nella costruzione di queste linee non si è seguita la legge di proporzionarle ai servizi che debbono rendere.

Il grande inconveniente delle linee a scartamento ridotto è quello dei trasbordi, che oltre portare una spesa che può salire anche intorno ai 50 centesimi per tonnellata, sono cause di immobilizzazione del materiale mobile, di perdita di tempo, a soprattutto di possibili e facili avarie delle merci.

Ma anche qui occorre riflettere che eccezione fatta delle merci che si spediscono a carro completo, per tutte le altre, anche con lo scartamento ordinario, nelle stazioni di congiunzione i trasbordi si rendono lo stesso necessari, perchè le merci raggiungano le rispettive destinazioni, come non si deve dimenticare che la spesa di trasbordo non è mai in rapporto con la maggiore spesa di esercizio, fra una linea a scartamento ordinario ed una linea a scartamento ridotto.

In ogni modo però è provato che perchè le linee a scartamento ridotto possano adempiere come si conviene al loro ufficio, debbono, per quanto è possibile, costituire un sistema di comunicazione a sé di non breve sviluppo, il che venne riconosciuto anche dalla Commissione incaricata dello studio della legge del 1879.

L'Inghilterra fu la prima nazione in cui rapidamente si svolsero le costruzioni ferroviarie.

Le linee costruite rispondenti, all'inizio, a bisogni esclusivamente locali, avevano i più vari scartamenti, che sulle linee principali oscillavano da un massimo di metri 2.13, ad un minimo di metri 1.43. Tutto ciò dava luogo ad inconvenienti che si vollero derimere con la nomina di una Commissione tecnica nel 1884, la quale doveva stabilire quale dovesse essere lo scartamento da preferirsi.

La Commissione opinò per lo scartamento minore e il problema ferroviario si risolse rapidamente applicando la terza rotaia sulle linee a scartamento maggiore. In Francia lo scartamento ridotto è largamente applicato specialmente nei paesi del sud, ma anche là è diffuso il sistema dell'applicazione della terza rotaia sulle linee a scartamento ordinario per i tratti comuni in cui i convogli a scartamento ridotto debbono inoltrarsi per raggiungere il mare o le grandi stazioni centri d'importanti nodi ferroviari.

Io domando al ministro dei lavori pubblici, e le sarò grato se vorrà compiacersi di una risposta precisa, se con le norme che si stimeranno opportune di stabilire, sarà possibile anche in Italia adottare il sistema della terza rotaia su tratti di linee secondarie a traffico non intenso per permettere il passaggio dei treni a scartamento ridotto, onde questi possano raggiungere senza inutili trasbordi di merci le stazioni ferroviarie marittime e quei nodi interni, in cui si congiungono più linee ferroviarie.

Solo in tal modo noi potremo dar vita rigogliosa ad un sistema di comunicazioni che risulterebbe il meno costoso e che non impegnerebbe lo Stato allo stanziamento di forti somme, per l'attuazione di linee i cui traffici prevedibili non potranno mai essere molto elevati; è solo in tal modo che a noi sarà dato di svolgere il nostro programma ferroviario senza il quale nè buoni propositi, nè attività feconde di energie individuali e collettive potranno mai far risorgere le alpestri regioni di questa nostra Italia centrale dal triste abbandono nel quale ora si trovano. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Scano:

« La Camera, affermando la necessità di provvedere al razionale assestamento della rete ferroviaria Sarda, preso atto delle dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici in seno alla Commissione che esamina il presente disegno di legge, confida che il Governo vorrà portare sollecitamente a termine gli studi tecnici opportuni pel prolungamento e pel raccordo fra loro dei tronchi tuttora incompleti: e confida pure che vorrà prendere tutti quei provvedimenti che valgano ad incoraggiare e facilitare nell'Isola la costruzione di nuove linee col sistema delle concessioni.

« Scano, Carboni-Boj, Abozzi, Pais-Serra, Pinna, Castoldi, Giordano-Apostoli, Solinas-Apostoli.

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato, ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno, onorevole Scano.

SCANO. Egregi colleghi, malgrado le recise dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici, nel suo discorso dell'altro giorno, che non può dirsi sia stato ispirato a poca sincerità, io nutro ancora l'illusione, o, se meglio vi piace, ho l'ingenuità di credere che egli vorrà fare buon viso all'ordine del giorno firmato da me e dagli altri colleghi della deputazione sarda.

E la ragione di questa mia speranza e di questa mia fiducia sta nel fatto che nel nostro ordine del giorno altro non si chiede che di dare solennità di voto a quanto la Commissione parlamentare, con spirito di equanimità, ha creduto di dover dire in ordine alle nostre domande: e altro con esso non

si chiede al ministro se non la conferma delle dichiarazioni da lui fatte, a riguardo delle nostre linee, in seno alla Commissione che studia il presente disegno di legge.

La dimostrazione del mio assunto, o colleghi egregi, sarà breve, facile e piana.

Nella limpida e perspicua relazione dell'egregio collega onorevole Calissano si leggono queste precise parole: « Ad ogni modo le richieste per la Sardegna meritano più profondo e particolareggiato esame, sotto l'aspetto tecnico e finanziario; esame che, per le assicurazioni fatteci dal ministro dei lavori pubblici, si sta già effettuando, come pure si sta esaminando in massima quali provvedimenti possano occorrere per facilitare nell'isola, che n'è così vivamente desiderosa, la costruzione di linee col sistema delle concessioni ».

Il ministro adunque dinanzi alla Commissione ha fatto due dichiarazioni importanti per noi, e cioè, che si sta prendendo in esame e si sta effettuando lo studio delle linee sarde di prolungamento e di raccordo, e che si sta pure esaminando in massima quali provvedimenti occorran per facilitare la costruzione di linee col sistema delle concessioni.

Ebbene, il nostro ordine del giorno non fa che riprodurre dinanzi alla Camera questi concetti, e chiediamo che sia affermato con la solennità del voto quanto l'onorevole ministro ha dichiarato dinanzi la Commissione.

Difatti nell'ordine del giorno, firmato da me e dagli altri colleghi della deputazione sarda, si riproducono alla lettera i concetti sovra enunciati: « La Camera preso atto delle dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici in seno alla Commissione, che esamina il presente disegno di legge, confida che il Governo vorrà portare sollecitamente a termine gli studi tecnici opportuni pel prolungamento e pel raccordo fra loro dei tronchi tuttora incompleti: e confida pure che vorrà prendere tutti quei provvedimenti che valgano ad incoraggiare e facilitare nell'Isola la costruzione di nuove linee col sistema delle concessioni ».

Lasciate che io vi ripeta che nutro la illusione, o la ingenuità, di credere che il ministro vorrà accettare questo ordine del giorno, malgrado il preannunziato ostracismo di tutte le nuove domande, che sono state presentate: anche perchè, egregi colleghi, la ragionevolezza delle nostre richieste salta agli occhi di tutti.

Nel disegno di legge, che è sottoposto al vostro esame, la Sardegna non è nominata neppure incidentalmente, quantunque questo progetto rappresenti, secondo le parole dell'onorevole Bertolini nella relazione che lo precede, il compimento di antiche promesse ed abbia lo scopo di integrare le linee esistenti.

Ora le promesse a nostro riguardo risalgono a tempi immemorabili: esse hanno l'età di Matusalem.

Fin da quando si approvavano le prime complementari sarde fu votato un ordine del giorno, in cui si diceva che nel periodo più breve si sarebbe data opera al completamento delle linee, comprese nella prima tabella.

E sarebbero oggi bastati pochi tratti di prolungamento e pochi tronchi di raccordo che fossero stati inclusi nel presente disegno di legge per adempiere a tali promesse, per soddisfare gli antichi voti delle popolazioni interessate e per completare la nostra rete ferroviaria.

E badi la Camera che in Sardegna, se il Governo ha speso molto, ha speso però male i suoi quattrini: e non solo li ha spesi male, ma buona parte dei quattrini stessi li abbiamo dati noi.

Perchè si è verificato questo fatto: che una regione povera come quella della quale mi onoro di esser figlio, ha ceduto per compenso delle costruzioni ferroviarie, che dovevano farsi per opera della Società delle ferrovie Reali sarde, nientemeno che duecentomila ettari di terreno boschivo del valore di oltre cinquanta milioni, terreno boschivo che si può dire costituiva la nostra più grande ricchezza, rappresentava la nostra più grande risorsa; e oggi, ce ne accorgiamo troppo tardi, col disboscamento delle nostre montagne sono derivate all'isola quelle tristi conseguenze igieniche e climatologiche di cui voi, egregi colleghi, parecchie volte ci avete sentito intrattenerci qui nella Camera.

Da parte nostra abbiamo fatto il sacrificio maggiore che ci si chiedeva: ma il frutto ottenutone non è stato proporzionato al sacrificio!

Cosicchè al giorno d'oggi e al punto in cui siamo noi abbiamo per tutto compenso quel servizio ferroviario che fu così efficacemente descritto giorni sono dall'egregio collega Abozzi nella discussione del bilancio dei lavori pubblici; lentezza di treni in-

verosimile, tariffe elevatissime, tracciati sbagliati; una vera ira di Dio!

Abbiamo velocità talmente ridotte che occorrono 12 ore per fare i 300 chilometri di percorrenza fra Golfo Aranci e Cagliari, rosolati l'estate dal nostro sole africano, che ben conosce qualcheduno di voi che recentemente è venuto a visitare le nostre regioni.

Non vi parlo dei tracciati sbagliati: mentre si invocava una linea centrale che avrebbe percorso le regioni più produttive e più feconde dell'Isola, avemmo una linea per buona parte litoranea e che non poteva servire che alla parte occidentale della Sardegna: poi si vide la necessità di costruire una linea orientale, ma fu lasciata a metà; la regione centrale rimase ed è tuttora senza comunicazioni ed anche senza vie di raccordo.

Ora noi non chiediamo nuove linee, non chiediamo, per il momento almeno, che si rimedi a tanti mali; ma questo solamente si invoca da noi, e lo si chiede con tutte le forze dell'animo nostro, che si mantenga ciò che ha formato oggetto formale di antiche promesse: il completamento dei tronchi esistenti.

Null'altro che questo vi domandiamo e crediamo di essere nel nostro diritto chiedendo che gli studi che si intendono iniziare siano presto portati a termine e l'invocato completamento possa essere attuato in modo da tornare a maggior beneficio dell'Isola. Si riparerà così a grandi inconvenienti. Chi non vede, ad esempio, l'anormalità della linea orientale sarda, che arriva a Lanusei ed ivi si ferma, senza avere più alcuno sbocco, e senza giungere, come sarebbe naturale, ad allacciarsi nella finitima regione del Nuorese con l'altra linea trasversale Macomer-Nuoro mettendo così in rapporto fra loro due vicini capoluoghi di circondario?

Cosicchè avviene questo fatto veramente strano che mentre Lanusei e Nuoro distano fra di loro semplicemente 50 chilometri, che si potrebbero percorrere pur con la lentezza dei nostri treni ferroviari in un tempo massimo di due ore, chi vuole recarsi dall'una all'altra città deve percorrere nientemeno che 500 chilometri e deve impiegare ben due intere giornate di percorrenza ferroviaria per giungere a destinazione. E si tratta, ripeto, di due città capoluogo di circondario, che distano solamente 50 chilometri l'una dall'altra! Non sembra necessario ed urgente all'onorevole ministro dei

lavori pubblici che queste anomalie e questo stato di cose tanto dannoso per quelle nobili regioni debbano al più presto cessare? Tenga egli presente che quello che noi chiediamo è nei fini della legge da lui presentata: perchè trattasi precisamente di integrare linee esistenti, di metterle in condizioni tali da poter efficacemente funzionare, e di farle divenire eventualmente redditizie, collo sviluppo del traffico fra le due regioni finitime.

Gli scambi fra il Nuorese e l'Ogliastra si effettuano anche oggi in modo primordiale.

Vi è ancora il cavallino sardo con le bisacchie che trasporta i prodotti locali; e ancora col lento carro a buoi si percorrono a lunghe giornate quelle alpestri regioni, feconde di vini, di cereali, di greggi. Lascio immaginare quale contributo si rechi così al porto di Tortolì, che situato a metà della costa orientale dell'isola, di fronte a Roma, potrebbe assurgere a grandissima importanza e raggiungere un rapido sviluppo se la produzione del Nuorese vi si potesse facilmente riversare!

Quindi io, per questa prima parte dell'ordine del giorno, spero che l'onorevole Bertolini, come ha dichiarato dinanzi alla Commissione che esamina il presente progetto di legge, vorrà continuare senza indugio nello studio dei tronchi di collegamento della linea orientale, ai quali però si dovrà attribuire un'indennità proporzionata al loro costo effettivo di costruzione ed alle spese d'esercizio; perchè non è possibile che quelle linee possano costruirsi colla indennità fissata dalla nostra legge di Sardegna, neppure aumentata, come ora si fa, nel presente progetto, a lire 8,500.

D'altra parte non è possibile che vi siano Società private le quali si assumano il compito di tali costruzioni trattandosi non di tronchi speciali ed a sè stanti, ma di prolungamenti di linee esercitate da altre Società.

Ciò facendo il ministro farà cosa, lo ripeto, che rientra nei fini della sua legge, soddisferà antiche promesse, promuoverà lo sviluppo di linee ora poco redditizie, dando loro finalmente un assetto definitivo. Egli esaudirà i voti decennali delle popolazioni interessate, che finora hanno avuto soltanto il conforto di sapere che le loro proteste e i loro reclami dormivano i sonni del giusto negli archivi del Ministero dei lavori pubblici!

Brevi parole per la seconda parte del mio ordine del giorno, per quanto riguarda, cioè, i provvedimenti che l'onorevole ministro ha dichiarato di voler prendere per incoraggiare e facilitare la costruzione delle linee della Sardegna col sistema delle concessioni, dando modo e mezzo allo svolgimento di quelle private iniziative che per non indubbi segni vanno germinando in un paese come il nostro, il quale è entrato ormai in un periodo di vera attività, e vede dinanzi a sè schiudersi un avvenire migliore di energia e di lavoro. Di questi provvedimenti vorrei additarne qualcunò, onorevole Bertolini, che potrebbe aver posto nella presente legge, e che pur essendo in apparenza di poco momento, potrebbe rendere facile in Sardegna all'industria privata le costruzioni delle ferrovie col sistema delle concessioni.

E in primo luogo sarebbe utile allo scopo, l'esonero per la Sardegna del concorso e dell'offerta di enti locali o di privati interessati, a norma degli articoli 2 e 4 del decreto del 25 dicembre 1907.

Nel presente disegno di legge si fa un'eccezione al riguardo, richiamando l'articolo 5 della legge 4 dicembre 1902, che dispone: « per le linee o tronchi, che saranno concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nella Calabria e nella Basilicata, le provincie traversate o interessate alla costruzione, saranno esonerate dai contributi, che avrebbero dovuto dare, in forza delle leggi 29 luglio 1907 e 27 aprile 1885 ».

Non v'è ragione per cui tale esenzione non debba essere concessa anche alle linee da costruirsi in Sardegna in virtù dell'articolo 55 della recente legge sui provvedimenti per l'isola; mentre le stesse considerazioni che hanno determinato il legislatore alle facilitazioni su accennate, s'impongono evidentemente anche per le nostre provincie e per i nostri comuni, che, ognuno lo sa, si trovano in condizioni finanziarie tali, da non poter concorrere nelle indennità con le offerte volute dalla legge. Nè si dica che al riguardo si provvede col successivo capoverso — lettera b — vale a dire che i comuni e le provincie povere saranno esonerati da questo concorso, perchè altrimenti non avrebbe ragione di essere l'eccezione, di cui alla lettera a, dell'articolo 5 della legge.

Per la Basilicata, per la Sicilia e per la Calabria il maggior beneficio consiste appunto nell'assunzione, che i legali chia-

merebbero *iuris et de iure*, della impossibilità di tale concorso: impossibilità, che per sua natura, non ha bisogno di dimostrazione.

Se ciò è giusto per le dette regioni, e noi non ne moviamo lamento, non si vede la ragione per cui tale beneficio non venga esteso anche alla Sardegna, in cui abbiamo del pari comuni e provincie, che si trovano in condizioni di disagio tali, da non potere in alcun modo dare il concorso, che dalla legge viene loro richiesto.

Io domando all'onorevole ministro ed ai componenti la Commissione parlamentare che vogliano fra i provvedimenti di cui nella seconda parte del nostro ordine del giorno accogliere anche questo a favore dell'isola nostra, che, fra le dolenti sorelle di sventura, ha purtroppo anch'essa il suo posto, e certo non l'ultimo.

Un'altra preghiera rivolgo all'onorevole ministro, riguardante una recente disposizione della legge sui provvedimenti per la Sardegna, di cui fu relatore l'egregio amico onorevole Roberto Galli, che veggio a me qui vicino.

L'articolo 55 della legge per la Sardegna prescrive che per le costruzioni e per gli esercizi delle ferrovie destinate a raccordare fra di loro due reti esistenti, a congiungere alle medesime regioni isolate e a completare i tronchi già in esercizio, il Governo del Re è autorizzato a concedere la sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, nel « limite » e colla procedura in essa stabilita.

Non v'ha dubbio che questa parola « limite » debba riferirsi al « massimo » della indennità chilometrica, e non alle altre « restrizioni » indicate all'articolo 13, che cioè la linea traversi regioni montuose o richieda una rilevante spesa di costruzione.

Lo si desume dal valore filologico della parola e dal senso letterale della frase; ma più che tutto dalla genesi della disposizione stessa che ha voluto tener conto delle specialissime condizioni della Sardegna: e fu questo concetto quello che animò coloro che proposero questa disposizione di legge nei recenti provvedimenti per l'isola.

Cosicchè, anche quando si tratti di ferrovie in pianura, per le quali la spesa di costruzione è minore di quella che potrà essere per le linee che attraversano regioni alpestri, la sovvenzione chilometrica di cui

al detto articolo 55 potrà concedersi senza restrizione di tracciato o di spesa.

Per così intendere tale disposizione, a parte tutte le altre condizioni di isolamento, di povertà, di deficienza, di produzione e di industria nell'isola nostra che tutti sanno, vi è il fatto di per sè eloquentissimo, della scarsità della sua popolazione che nel suo complesso è poco più di quella della città di Napoli: e mentre la media degli abitanti del Regno, per ogni chilometro quadrato, è di 112 abitanti, quella della Sardegna è semplicemente di 29 abitanti, pure per chilometro quadrato!

Ora, egregi colleghi, di fronte ad una popolazione così minima, non vi pare necessario effettuare provvedimenti che valgano ad agevolare le concessioni all'industria privata, esonerando comuni e provincie dal concorso obbligatorio e concedendo le sovvenzioni chilometriche in larga misura, indipendentemente dalle restrizioni contenute nell'articolo 13 della legge 15 luglio 1905?

Riassumendo, il problema ferroviario sardo si compendia nei seguenti tre punti:

1° Miglioramento delle linee esistenti, per quanto riguarda l'esercizio, il che, data la resistenza delle Società concessionarie, non può ottenersi che mediante la statizzazione delle linee principali;

2° Allacciamento e prolungamento delle linee tuttavia incomplete;

3° Provvedimenti intesi a facilitare la costruzione di linee col sistema delle concessioni.

Onorevole Bertolini, ella che fu accurato e amorevole relatore di una inchiesta per miglioramento agrario della Sardegna, già molto tempo fa, e che visitando e percorrendo l'isola nostra ha potuto avere chiara visione dei suoi bisogni, vorrà, per sentimento di giustizia, dare opera a che le diverse parti del problema ferroviario sardo vengano sollecitamente studiate e risolte. In tal modo avrà ben meritato dell'isola nostra, che dalle cure dei governanti, e da una politica di amore e di giustizia, attende quell'ausilio che diverrà produttivo di bene nei rinnovati sforzi che essa va facendo per la sua redenzione e per la sua fortuna.

Ma, più che tutto, pensi, onorevole Bertolini, che non è solo virtù evangelica, ma anche doverosa opera civile aiutare i deboli e sollevare gli umili. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Abignente e Rosadi a recarsi alla tribuna per presentare relazioni.

ABIGNENTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge 22 luglio 1906, n. 534, sulle rivendite di privative di sali e tabacchi.

ROSADI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga del termine assegnato dalla legge 14 luglio 1907, n. 500, sulla esportazione degli oggetti d'antichità e belle arti.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

PRESIDENTE. Continuando nella discussione del disegno di legge « Concessione e costruzione di ferrovie », viene ora l'ordine del giorno degli onorevoli Féliissent e Brunialti:

« La Camera, convinta che il disegno di legge in discussione non provvede in modo adeguato ai bisogni della difesa dello Stato sulla frontiera orientale, passa all'ordine del giorno ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(E' appoggiato).

Essendo appoggiato ha facoltà di svolgerlo l'onorevole Féliissent.

FÉLIISSENT. Quando leggo a pagina 24 della relazione dell'onorevole Calissano: « pur facendoci carico delle preoccupazioni dei nostri colleghi e di quelle nostre popolazioni, non abbiamo bisogno di dire che dal compito nostro esorbita ogni esame di domande di nuove linee, la cui finalità fosse di puro interesse militare, e che avendo tuttavia voluto, anche sul tema delle costruzioni ferroviarie in relazione ai bisogni della difesa nazionale, sentire l'avviso del Governo, ebbimo spiegazioni ed assicurazioni completamente tranquillanti per gli animi nostri », io non mi sento completamente tranquillo e soddisfatto su questo punto, poichè il problema della difesa nazionale, pel quale sono comuni l'interessamento

nostro ed il nostro pensiero, più vivamente forse mi ha preoccupato per la natura dei miei studi.

Mi è sembrato che, in tutto questo *omnibus* ferroviario, non fosse abbastanza contemplato il problema militare vitale, giacchè se delle ferrovie italiane tutte quante hanno più o meno direttamente un interesse strategico e di difesa del territorio, ve ne sono alcune che per l'attuale momento storico ed internazionale più dovevano attirare l'attenzione del Governo, e sono quelle che riguardano il concentramento delle nostre truppe in una eventualità di guerra, che Dio tenga lontana, verso la nostra frontiera orientale.

Non creai nè inventai, benchè pure sarebbe stato facile, esaminando la carta geografica nostra e possedendo qualche cognizione preliminare, non inventai nè creai una linea speciale, che avesse interesse di difesa, ma la trovai precisamente negli studi già da anni preparati, e la trovai così giusta che, continuando su di essa a studiare, mi convinsi della sua assoluta necessità, perchè va considerata come la chiave della difesa del nostro territorio.

Parlo della linea Ostiglia-Montagnano-Camposampiero-Treviso quindi al Piave e al Tagliamento.

Un vecchio adagio dice: amoreggiate sempre con le idee, non sposatele mai. Invece, francamente, io questa idea l'ho sposata, benchè sapessi che qui la lotta fosse presso a poco disperata. Non ho alcuna illusione di vittoria, nessuna affatto. Desidero solamente che i rappresentanti del Paese riflettano sui grandi problemi militari da tanto tempo trascurati e ricordino per un giorno che ciò che è necessario non si può pretermettere; chè, se oggi le condizioni sono tali che una linea di difesa non si possa fare, la si dovrà fare forzatamente domani ed è bene che ciò si conosca.

Che cosa c'è stato contro questa linea la quale, come sanno già tutti, è quella patrocinata dall'onorevole Wollemborg e da 104 colleghi, la linea cioè che porta direttamente da Bologna al Tagliamento, al confine? Esaminiamone il processo. Il Governo non voleva certamente, nel presentare il disegno di una quantità di linee, e destando una quantità di appetiti, aprire il foro nel pallone, o il rubinetto che dir si voglia, a nuove aspirazioni di linee, dal momento che doveva rigettarne tante, e rigettò questa come respinge tutte le altre. Io voglio so-

lamente far riflettere che nel condannare questa si condanna la difesa nazionale. Che se in altro modo essa potesse essere sostituita, sarei il primo a sottoscrivere alla sostituzione, ma questo modo io non lo vedo.

L'importanza della preparazione nelle guerre moderne, è inutile che lo ripeta, è cosa nota a tutti. Le guerre si vincono dai popoli che sono più fortemente preparati.

Un capitolo di preparazione che non s'improvvisa, è quello delle ferrovie, come non si improvvisano i forti. Se non temessi di dover parlare troppo a lungo, vorrei dimostrarvi che più utili sono le ferrovie che non i forti, ma che però, nella nostra condizione, dobbiamo avere gli uni e le altre. Agli uni penserà con i suoi progetti il ministro della guerra e ne parleremo fra poco.

Una voce. Speriamo.

FÉLISSENT. Speriamo. Il giudizio dei corpi tecnici, dietro i quali trincerano il proprio giudizio il ministro dei lavori pubblici e il presidente del Consiglio, i quali sono perfettissimamente a posto davanti alla Camera nelle loro conclusioni, il giudizio dei corpi tecnici va per un momento esaminato.

Quali sono questi corpi tecnici? Il Ministero è corpo tecnico, ma non è tecnica la persona del ministro. Questo non vuol dire, perchè ha un importantissimo ufficio, dal quale può prendere consiglio, l'ufficio del capo di stato maggiore. Ora il capo di stato maggiore è un uomo la cui vita militare sta per finire: è un uomo che può avere anche molta autorità, ma valesse egli anche quanto Napoleone, Garibaldi, Cavour, non può assolutamente decidere da solo di cose di tanta importanza. Ha però influito molto e sulle decisioni della Commissione d'inchiesta e su quelle del Ministero e del Governo, e, per una fatalità di circostanze, è divenuto l'arbitro della situazione. Non nego le benemerite del generale Saletta, ma trovo che un problema di tale natura non si può risolvere alla leggera e da un solo.

Resta poi a vedere quali quesiti gli furono posti e come gli furono posti.

Si è parlato anche del Comitato di difesa.

Nessuno più di me ha desiderato che un Comitato di difesa fosse costituito e che lo presiedesse il presidente del Consiglio per contemperare le esigenze della difesa dello Stato con quelle generali dell'estero, dell'interno e della finanza.

Ma questo Comitato di difesa, appena nato, si è riunito un paio di volte, e stento a credere che già nella sua infanzia, direi, il Comitato di difesa abbia condannato una linea che molti militari qua dentro reputano necessaria. (*Commenti*).

Molti. Non deve avere forse peso sul Governo l'opinione di tutti i parlamentari militari?

Se il regime rappresentativo deve avere tutto il suo prestigio, i deputati militari, in questioni militari, qua dentro devono avere una certa autorità, non commisurata forse al grado, ma al grande affetto da essi sentito per l'esercito e al grande sentimento di solidarietà che hanno per le armi e i corpi diversi ed alla speciale attenzione loro per i problemi militari. (*Commenti*).

Ora neanche il Comitato di difesa io credo abbia potuto decidere con piena competenza di causa. Sicchè per me la questione è tuttora incerta: le decisioni prese non mi affidano, nè credo possano affidare i miei colleghi.

Andiamo avanti. Dichiariamo anzitutto eliminata ogni questione politica, perchè di politica assolutamente non ce ne deve essere in questo argomento.

Difatti fra i firmatari si trovano uomini di tutti i partiti, uomini che votano col Governo solitamente, uomini che spesso votano contro, uomini che votarono in favore fino a ieri e voteranno contro oggi. Questa è questione assolutamente più tecnica che politica, ed in ciò sta il pericolo, cioè nel portare una questione tecnica in un ambiente politico.

Io però domando: unicamente perchè si tratta di una questione tecnica (che però implica un altissimo fine politico, il massimo fra tutti, quale è la difesa dello Stato) dobbiamo lasciarla da banda? Io credo che anche in questo corpo politico si possa pure, come tante volte avviene, parlare di cose tecniche senza invadere altri campi nè alterare le consuetudini.

E dirò che se le ferrovie sono assolutamente necessarie e, come dice Jacquin (che non vi starò a leggere per ragione di brevità) l'assoluta e prima necessità per la difesa di uno Stato; se il nostro venerando generale Baldissera giorni fa in questi corridoi diceva: ferrovie, ferrovie, ferrovie datemi per la difesa dello Stato; se uno dei generali incaricati della difesa delle nostre Alpi diceva poco fa: datemi truppe e ferrovie per trasportarle, e farò anche a

meno di varii forti; se le ferrovie sono realmente una riconosciuta necessità, dobbiamo avere una linea di più o una linea di meno? (*Commenti*).

Francamente, se noi possiamo, per custodire la nostra casa, mettere una inferriata di più, la dobbiamo mettere.

Io poi vi proverò ancora che è strettamente necessario avere proprio questa linea. Non ben note sono qui a molti colleghi le operazioni che compie un esercito ossia un paese per passare dal piede di pace al piede di guerra.

Gli atti principali sono tre. Col primo gli individui vengono chiamati ai loro depositi o ai loro reggimenti, secondo il sistema vigente, e là vengono armati e vestiti. Il secondo atto si chiama concentramento: occorre poi da questi depositi mandare gli uomini e quanto loro serve verso la frontiera minacciata. Questo è il concentramento. Il terzo atto è lo schieramento, ossia queste truppe che sono arrivate sul teatro di guerra debbono essere schierate, secondo un determinato piano, per combattere ed essere adoperate, sempre pel fine della difesa del territorio.

Gli onorevoli colleghi ricorderanno forse un fatto che è avvenuto nel principio della campagna del 1870 e precisamente il 16 luglio. La Francia allora aveva predisposto un servizio ferroviario di primo ordine diretto da quella vastissima mente, che fu il maresciallo Niel, ed attivò un servizio ottimo di concentramento delle sue truppe, tanto che dal 16 al 26 luglio 1870 la Francia poté mandare sulla frontiera minacciata 186 mila uomini e 32 mila cavalli e tutto il necessario. Ma dopo, nei dieci giorni successivi, essa perdette tutto il vantaggio, perchè le mancò lo schieramento e la possibilità di mandare le truppe ov'erano necessarie, ed avvenne la battaglia di Forbach, la quale decise della campagna, che cominciò con questo primo rovescio decisivo che fu poi seguito da tanti altri in quella accanita e lunghissima guerra.

Precisamente avvenne quel complesso di fatti che Zola descrive magnificamente nel suo romanzo *La Débacle*, quando vi dice che quante truppe giungevano nel teatro della guerra non avevano sicura destinazione, si confondevano, si intralciavano su una strada e sull'altra; mancando ordinato servizio ferroviario, fu duopo servirsi delle strade ordinarie dove i reggimenti imprecaivano sotto le piogge in marce e contromar-

cie faticosissime, si incrociavano e non sapevano ciascuno ove andare — le truppe si demoralizzavano e i comandanti avevano perduta la testa. Avvenne perfino che battaglioni intieri si perdettero, ed un battaglione, che storicamente va ricordato, partito da Marsiglia al principio della campagna girò per tutte le reti di Francia ed arrivò a Marsiglia a guerra finita, senza avere preso parte alle ostilità, vivendo con lo svaligiare i buffé delle stazioni.

Questi ed altri sono gli incidenti che succedono quando non sono bene predisposte le cose, quando ai bisogni non corrispondono i mezzi relativi. Per cui noi tutti non trascureremo di esortare il Governo a provvedere a tempo, perchè in fatto di linee necessarie per la difesa nazionale sia provveduto non solo a tutto il fabbisogno, ma a più del fabbisogno, se è possibile, se la finanza ce lo permette. Perchè ci sono certi problemi che non si possono risolvere a metà: ad uno che ha bisogno di due scarpe non se ne può dare una sola. (*Si ride*). Non si può fare certamente una difesa con approssimazione: o si fa o non si fa: o s'intende di difendersi ed allora bisogna avere tutto il necessario; o s'intende di rinunciare alla guerra, di venire a patti, magari di chiedere scusa e cedere tutto, ed allora non si faccia nulla.

A voi tutti è noto, ve l'ha detto l'altro giorno l'onorevole Wollemborg e vi sarà ripetuto domani da altri più autorevolmente che io non lo possa fare, che l'Austria dispone oggi di cinque, e disporrà domani di sei, linee di concentramento verso la nostra frontiera. Noi non ne abbiamo presentemente che due, forse tre se si aggiunge quella di Cremona-Monselice. Siamo ottimisti, chiamiamole anche tre.

Orbene, vi domando che portiamo i nostri binari a sei contro sei. Se sei binari porteranno domani gli austriaci alla nostra frontiera, in una dolorosa ed inaspettata eventualità di guerra, anche noi dobbiamo avere altre sei linee da contrapporre ad essi. Fatele poi ove meglio conviene.

Infatti chi esamina la carta geografica d'Italia nella parte orientale, rimane colpito di questa condizione di cose evidente: che la nostra Venezia, una provincia italiana come qualunque altra (in cui mi onoro di esser nato, ma che amo tanto quanto la Calabria o la Liguria), per disgrazia è la prima minacciata; la nostra Venezia è una

specie di corridoio, circuito dalle Alpi che sono aperte per una quantità di vallate verso il nostro indifeso confine, e da una parte ha per 27 chilometri il confine completamente aperto; ora a questa apertura completa del Friuli, gli austriaci hanno provveduto con concentramenti di forti guarnigioni, ed è noto che queste guarnigioni si ispessiscono sempre più anche per numero di squadroni di cavalleria.

Di fronte a questa situazione i nostri presidii sono scarsissimi; i nostri monti mal guardati, il piano completamente indifeso, e non solo indifeso, ma in condizione di non potersi nemmeno difendere con truppe perchè per quante opere si facessero, per quanti denari si spendessero, non si potrebbe mai ragionevolmente fare in quella frontiera ciò che è veramente necessario per arrestare una invasione quale fu quella degli Unni.

Là i nostri fiumi sono facilmente guadabili ed il primo fra essi che offre ostacolo è il Piave, il quale del resto può essere girato da monte. Però al Piave si potrebbe fare una qualche resistenza, e meglio se si potesse fare una avanzata e ripetersi all'inverso la campagna del principe Eugenio del 1813 guidato dagli ordini e dalle istruzioni del grande Napoleone, portarci avanti e passare la frontiera.

Supponiamo che al Piave si arrestino le nostre difese e che al Piave l'Italia faccia qualche cosa per proteggere la sua sacra indipendenza; orbene, come si può raggiungere il Piave? Forse raddoppiando o triplicando ferrovie? No, non è qui alla Camera che si debbono dire queste cose.

Se credete che qualche linea non giovi al commercio, se credete che l'esercizio ne sia passivo, se il commendator Bianchi, direttore generale delle ferrovie, oggi stranamente autorevole in questa situazione militare, credesse che queste ferrovie non rendessero, orbene si costruiscano ugualmente e poi ci si faccia crescere l'erba sopra, perchè almeno possano servire e siano pronte nel giorno del pericolo (*Commenti*).

Più autorevolmente, ripeto, vi sarà dimostrato che non balle di mercanzia nè macigni devono trasportare le ferrovie, ma uomini sani, nutriti, alti di morale. A ciò non pensa il ferroviere, bensì a ciò deve pensare lo stato maggiore e il servizio d'indipendenza.

Dopo molte ore di viaggio disagiato, senza mangiare, come a Custozza, con ter-

ribili agglomeramenti nelle stazioni, con ufficiali mal noti, con individui raccolti da ogni lato facili ad essere demoralizzati e fors'anco da cattivi genii ispirati, mandate questa massa di gente disorganizzata a fare 20, 30 e anche più chilometri per raggiungere il proprio posto di battaglia. Che esito ne avrete?

E fra le nostre due ferrovie di concentramento intercedono oggi 35 e più chilometri. Come schierare ordinatamente le forze? E la confusione avverrà sotto l'occhio vigile di un nemico agguerrito e sotto una nuvola di cavalieri arditi, 24 squadroni il primo giorno, 48 squadroni il quarto? E i guasti che si potrebbero produrre tutto compromettendo?

E le ferrovie nemiche ci rovesceranno intanto addosso 84 treni al giorno, mentre noi oggi non ne possiamo dare che 42, e raddoppiando e triplicando binari, non arriveremo mai neanche teoricamente a 70 treni giornalieri!

Non faccio questioni nè locali nè commerciali, parlo soltanto con l'animo convinto di italiano per la difesa nazionale. (*Bravo!*).

Non è certo qui che si possa venire a fare una discussione ferroviaria tecnica, minuta, e discutere se e come sarebbe rapidamente possibile il raddoppiamento o il triplicamento delle ferrovie da farsi, o i ponti di là da venire da costruirsi, se cioè si debba allargare o rifare il ponte sul Pontelagoscuro, forare i colli Euganei per 642 metri, facendo tante altre cose che sembrano illusioni da *féerie*, perchè quando tutte queste cose fossero anche fatte, non basterebbero ancora; perchè quando ci fossero anche, supponendo il problema risolto, tre binari tra Bologna e Padova, questi tre binari potrebbero saltare con una semplice cartuccia di dinamite e non si avrebbe neppure una linea di riserva per la difesa, per il concentramento e per lo schieramento delle nostre truppe.

Ci si troverebbe quindi nella condizione di arrischiare tutto per tutto per una somma che di per sè è grande, ma che relativamente al grande problema non è certamente troppo forte, poco più di dieci milioni.

La linea che io domando e che insisto nel chiedere, come linea strategica, sarà sempre necessaria perchè è l'unica difendibile, mentre le altre non potrebbero in nessun modo essere difese dai nostri soldati. Infatti il generale Clemente Corte, par-

lando in Senato, così si esprimeva il 27 giugno 1882:

« Nel caso di una guerra coll'Austria, qualora si fosse tentata inutilmente la difesa delle Alpi e l'esercito nostro si trovasse addossato in quelle posizioni fortissime che corrono fra i Berici e gli Euganei, se noi perdessimo una battaglia, la ritirata nostra su Bologna sarebbe difficilissima ».

L'eminente uomo suppone il caso inverso dal nostro attuale; mentre noi contempliamo il caso del concentramento egli contempla quello della ritirata. E Dio tenga lontano il giorno della disfatta!

Ora, abbiamo, ad Ostiglia, un ponte sul Po. Se, domani, la patria sarà in pericolo, terremo inoperoso quel ponte? Sarebbe, questa, opera saggia? Parmi di no. Abbiamo una linea pianeggiante e pur difendibile dai colli: la trascureremo? No. Tutto questo, perchè? Oh, mi senta l'onorevole Alessio: Padova, quando anche avesse a risentire forse un lieve danno nei suoi commerci, non chiederà mai che si debba perciò trascurare quanto si crede necessario alla difesa della grande patria.

Io, questo non posso crederlo. Qualunque sia il danno (che in questo caso particolare io non sarei disposto ad ammettere) di qualsiasi provincia, non sarebbe niente, di fronte all'altissimo ideale d'essere padroni in casa nostra, difesi nel nostro diritto. (*Approvazioni*).

Quindi non facciamo nè la questione della *Gran via* (*Ilarità*), nè la questione della *Secchia rapita*: chè, francamente, sono questioni che fanno torto a qualsiasi regione d'Italia; fanno poi maggiormente torto ai Veneti, i quali, oggi disuniti, domani saranno esposti al saccheggio, alla devastazione, alla rovina, primi fra tutti, mentre poi tutti gli italiani pagheranno a lor volta il debito del sangue e del denaro. (*Approvazioni*).

No: simili miserie, non ci toccano, come non ci deve toccare la sorte di qualche voto, più o meno. Il problema resterà vivo sempre, ed io desidero che resti vivo e sia studiato.

Ci sono responsabilità troppo gravi che mal si possono sopportare.

E, se voi volete che alla autorità nostra (dico di quella dei deputati militari e di tanti altri che hanno firmato per amor patrio e che non sono firmatari di complimento, onorevole Bertolini, ma sono firmatari di convinzione) se volete che alla no-

stra autorità aggiunga un'altra autorità fortissima (e ne potrei aggiungere molte: quelle dei generali Bruzzo, Ferrero, Ricotti, Pianelli) un'altra autorità fortissima ed altissima che è onore d'Italia, ed anche una dimenticanza d'Italia, vi citerò quella dei fratelli generali Mezzacapo.

Poichè noi, o signori, in questo momento, languiamo, in Italia, così che sembra siamo diventati una nazione che non si preoccupi che del bene materiale e della finanza, come se fossimo un popolo di impiegati! (*Viva ilarità*).

Noi non fummo grandi, che con gli ideali dei nostri statisti, dei nostri poeti, dei nostri genii; e fra questi metto i fratelli Mezzacapo, segnalandoli a questa Camera come veri genii italiani. (*Benissimo!*) E, quando l'Italia pensa ai grandi suoi, ai suoi smisurati talenti, ai suoi grandi cuori può scordare, un momento, l'abbaco, ma le rimangono la testa e il cuore.

I fratelli Mezzacapo dicevano, nell'anno 1838, che la frontiera nostra orientale si difende successivamente sui suoi fiumi. E citavano il modo di difesa di questi e di quelli; e si soffermavano alquanto al Piave e dicevano che un esercito invasore non potrebbe avanzare sui monti, altro che se a grado a grado occupasse le vette e le valli, mano mano che nel piano procedesse, ed esaminavano tutta la nostra frontiera idealmente difendendola; finalmente si riducevano all'Appennino e poi dall'Appennino bolognese all'Appennino toscano contemplavano la visione della difesa di Roma, e ciò fino dall'anno 1838, o signori!

E poi dicevano, che perduto il cuore di Italia, Roma, l'Italia non sarebbe perduta; le difese si possono rinnovare nella naturale forza degli Abruzzi alquanto muniti; nè perduta questa, sarebbe rovinata l'Italia, perchè potrebbe difendersi nelle rocche della Calabria, e non ancora sarebbe perduta perdendo queste, perchè dalle isole potrebbe anche venire la riscossa.

O signori, questa è la fede che avevano i nostri grandi precursori! E pensate che questi fratelli Mezzacapo scrivevano questo quando non c'era ancora idea di Regno di Italia, quando non si aveva neanche un barlume di tutto quel bene che è successo dopo. Ora, passati molti anni, mano mano che si è accresciuta la nostra forza, siamo diventati assai minori di quelli che ci hanno tracciato la via; perchè, mentre i Mezzacapo parlavano di difendere ad oltranza

tutta l'Italia, oggi noi non ci peritiamo neppure di negare una linea che costa 14 milioni e che potrebbe salvare il decoro nostro e qualche cosa di più.

Le nazioni possono subire tante disgrazie, ma la loro maggiore disgrazia, è la decadenza morale. Quando non si sente fortemente di sè, quando non si ha il rispetto della propria individualità di nazione, quando ci si volge a destra o a sinistra a capriccio degli stranieri, non si è degni di salvarsi, di esistere.

E così ai mezzi bisogna pur provvedere. Oh! Io non vi ragionerò di finanza mai, perchè, del resto, voi lo sapete anche, che quando viene il momento dei grandi sacrifici allora la finanza non conta. Ma questa linea che voi non volete fare oggi, se il puntiglio insano durerà, questa linea che non volete fare oggi, verrà giorno che la dovrete fare in pochi mesi, ed a gran galoppo, con raddoppiati sacrifici, perchè ciò che la geografia indica come necessario non si annulla nonostante gli errori degli uomini, ma rimane quello che è.

E d'altra parte sembra ridicolo che l'Italia, che butta via a decine i milioni in monumenti, nel Palazzo di Giustizia, in quello del Parlamento (*Ilarità*) ed in una quantità di altre cose nelle quali veramente si è profuso il denaro pubblico, ad un tratto senta la grettezza al punto da trovarsi deliberatamente indifesa di fronte allo straniero.

Ma v'è di più, onorevoli signori del Governo, domani, quando dovrete parlare di nuove alleanze in questo orientamento europeo che sta al momento cambiando, e voi vi troverete tra due potenti gruppi; quando noi deputati consci del nostro dovere vi domanderemo con chi vi volete schierare o se vorrete voi stare soli, isolati, o vorrete accedere ad una antica o nuova alleanza, allora voi vi troverete in condizione di non poter rispondere, perchè l'Italia, che ha la frontiera aperta di fronte all'agglomerarsi di truppe austriache, e non può far fronte agli eventi, non può essere difesa che dall'agglomerarsi di Corpi d'armata russi alla frontiera di Galizia. Ed allora, in tal caso, gli aiuti che si danno, o signori, in politica si pagano: sono debiti.

Quindi per la grandezza della nostra nazione, per la sua dignità, per la sua sicurezza, oh! non vi domando, no, una linea, sia pure la linea ostica, non vi domando una linea, vi domando la difesa completa

del Regno di cui essa è indice principale, e vi domando che nell'occasione di un *omnibus* ferroviario, onorevoli ministri, udiate molta gente, udiate tutti i competenti, non vi fidiate di uno, di due, di tre, per l'unico motivo di non aprire il rubinetto a troppi appetiti. Pensate che in fondo non vi chiedo una semplice linea, per sè stessa, non vi chiedo simile miseria, vi chiedo di mostrarvi perfettamente coscienti della difesa del paese e dei suoi bisogni.

Nella *Revue des armées étrangères* si legge che gli austriaci possono passare la frontiera, senza colpo ferire, in brevissimo tempo. E più sotto si dice che la supremazia del sistema ferroviario austriaco di fronte al nostro è cagione di sicura disfatta da parte dell'Italia.

Questo è scritto in una *Revue* estera che qualche volta si occupa delle cose nostre, mentre quasi, qui, sembra un sacrilegio di parlarne, quasi fossimo divenuti mancipi di qualche nazione, in modo da non poter neanche risolvere fra noi a discutere i problemi della nostra salvezza.

Ma se questa porta realmente è aperta, e lo è, se guerra ci può essere, dobbiamo difenderci.

Ma c'è qualcuno che dice, che una guerra sia impossibile oggi. Magari ciò fosse! Ma chi può garantirlo?

L'Italia non vuole attaccare nessuno, non vuole che difendersi ed essere padrona in casa propria e attendere al suo pacifico svolgimento. Ma però, pur troppo, gli ultimi tempi c'insegnano che le guerre sono pure frequenti, sono accanite, selvagge sempre, ingiuste e assai ingiuste qualche volta. Potrebbe darsi che nella Monarchia vicina gli umori potessero voltarsi a danno nostro, potrebbe darsi che il partito del *Reichspost* o arciduale che dir si voglia, volesse trovare un diversivo alle discordie interne; potrebbe darsi che la morte dell'imperatore generasse...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma Ella sogna ad occhi aperti, in materia di politica estera!

FÉLISSENT. La ringrazio tanto! Ed Ella sogna ad occhi chiusi. (*Ilarità*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Preferisco. (*Commenti*).

FÉLISSENT. Ad ogni modo, senza sognare, nè divagare, questo è positivo, e non me lo negherà l'onorevole Giolitti, che per quanto anche le probabilità della guerra

fossero una contro cento, per quell'una si deve parare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ed è quello che facciamo.

FÉLISSENT. Io questo vi domando di fare, positivamente, sicuramente, in una maniera che persuada veramente tutti, in una maniera che risponda alle necessità geografiche e militari del nostro Regno e, cioè, non si ripeta quello che un generale diceva nel 1882 al Senato: « Da tanti e tanti anni domando e ridomando che si provveda alla difesa della frontiera e non vedo nulla fare e lo sconforto sarebbe entrato nell'animo mio, se tale sentimento potesse ancora albergare nel cuore di un soldato ». Questo generale era Pianell, mio grande maestro! (*Vive approvazioni — Congratulazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè. Ma l'onorevole Paniè ha cambiato il suo turno con l'onorevole Astengo.

Do lettura dell'ordine del giorno Astengo:

« La Camera, ritenuta la convenienza di provvedere efficacemente alle necessità ferroviarie del Piemonte, di Savona, e della Liguria occidentale, invita il Governo:

1° a nominare una Commissione di competenti tecnici-commerciali con l'incarico di studiare il problema ferroviario del porto di Savona e di riferire in proposito nel termine d'un anno, formulando quelle proposte che credesse utili allo scopo di agevolare il movimento del porto stesso ed indicando nel più breve termine possibile i miglioramenti più opportuni da apportarsi in via d'urgenza alla linea Savona-Bra-Torino;

2° a procedere sollecitamente al miglioramento generale delle condizioni dell'esercizio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Astengo ha facoltà di svolgerlo.

ASTENGO. Mi consenta la Camera che io, associandomi a tutto quanto disse con grande cognizione delle cose l'onorevole Daneo sui bisogni ferroviari di Torino e Savona nei loro reciproci rapporti commerciali e di transito, aggiunga qualche breve considerazione circa la necessità di maggiori studii e di solleciti provvedimenti

Il problema ferroviario del Piemonte con Savona non fu ancora profondamente studiato e tanto meno compreso in tutta la sua essenza ed importanza.

Si dice generalmente, fu riconosciuto con grandissima autorità dall'onorevole presidente del Consiglio e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nelle loro dichiarazioni all'onorevole Commissione parlamentare, fu pure autorevolmente da questa ripetuto e riconosciuto, che il porto naturale del Piemonte è quello di Savona.

Mi compiacco vivamente di siffatto giudizio espresso con tanta concordia e solennità, poichè corrisponde ai sentimenti ed alle aspirazioni della città che ho l'onore di rappresentare, e costituisce la più bella prova dell'importanza del problema delle comunicazioni fra il Piemonte ed il mare.

Ciò premesso, entro nel merito del mio ordine del giorno.

Il traffico d'un porto — me lo insegnate, onorevoli colleghi — rappresenta l'esponente del movimento commerciale, industriale e agricolo nei rapporti col mare, della zona di competenza del porto stesso.

È quindi intuitivo che il fabbisogno delle comunicazioni debba essere determinato in base all'importanza del movimento suddetto.

Nessuno studio, nessuna indagine vennero fatti sul movimento economico del Piemonte onde stabilire la necessaria potenzialità ferroviaria; di modo che, nonostante il cospicuo suo sviluppo industriale, agricolo, la ferrovia che lo congiunge al mare, voluta quasi esclusivamente per ragioni politiche, restò sempre nello stato di sua primitiva costruzione.

La sproporzione fra i bisogni del traffico si andò accentuando sempre più in ragione del migliorare dell'economia; sino al punto in cui la potenzialità della ferrovia fu pienamente esaurita.

Avvenne allora quanto fatalmente doveva accadere.

Al porto di Savona restò soltanto il traffico d'una parte del carbon fossile proporzionato ai mezzi di trasporto, la restante e tutte le altre merci deviarono ad altri punti d'approdo più lontani dai centri di consumo con conseguenti percorsi ferroviari più costosi.

Tale è da parecchi anni nel porto di Savona la disastrosa condizione di fatto, la quale costituisce la prova provata dell'insufficienza delle comunicazioni ferroviarie.

Indipendentemente da maggiori zone pure di competenza del porto di Savona, se si considera solo il movimento economico delle provincie di Torino e Cuneo, nelle quali svolgono la loro attività ben 696 opifici industriali, è facile convincersi come ai bisogni di tanta importanza, non possa bastare la linea attuale con potenzialità superiore di poco ai 280 carri al giorno.

Anche le cifre: i dati raccolti dalla Commissione Adamoli sul traffico del Piemonte verso il Mar Ligure dimostrano maggiormente la rilevante ed accresciuta importanza del traffico piemontese e la conseguente insufficienza delle linee ferroviarie attuali.

Si aggiunga che la potenzialità di una ferrovia, specie se destinata al traffico saluario ed incostante di un porto, non deve corrispondere alla media del bisogno, bensì al massimo, onde evitare congestioni ed arenamenti dannosissimi.

Da tutto ciò risulta a chiare note la necessità di migliorare le limitatissime comunicazioni del Piemonte con Savona.

Su questo punto v'ha l'assenso del Governo, il quale, come rimedio risolutivo, propone vari miglioramenti alle linee attuali; mentre le città di Torino e Savona sostengono la necessità di una linea nuova.

Da ciò nasce il dissenso fra il Governo e gli altri enti interessati.

Come già ebbi l'onore di ricordare, mancano i dati opportuni a determinare i bisogni ferroviari del Piemonte verso il mare, di guisa che riesce impossibile dare fin d'ora una sicura ed assoluta soluzione del problema.

È però opportuno di rilevare l'attendibilità o meno delle argomentazioni con le quali il Governo combatte non solo la proposta di costruzione di una nuova linea, ma financo quella di fare gli studi relativi.

Siffatte argomentazioni si possono compendiare nel concetto che, non essendo ancora esaurita la potenzialità delle linee attuali, è intempestivo pensare ad una nuova.

Concetto giusto in apparenza, ma errato nella sostanza.

La Commissione Adamoli fu la prima a bandire una siffatta teorica, laddove nella sua relazione sentenziò che essendo il reddito della Savona-Bra-Torino di sole lire 40 mila all'anno e quindi suscettibile d'aumento, non era il caso di approvare la nuova

linea che allora si chiedeva fra Torino e Savona.

Già nella tornata del 1° luglio 1907, ebbi l'onore di dire alla Camera le ragioni d'indole personale di siffatta conclusione, ch'io ritengo errata, nè è opportuno ripeterle.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella sua relazione al presente disegno di legge, ha seguito presso a poco il concetto dell'Adamoli e si dichiarò contrario alla nuova linea perchè non si è ancora verificato aumento tale di traffico da esaurire la potenzialità della Torino-Bra-Savona.

Nelle dichiarazioni fatte all'onorevole Commissione parlamentare, furono non solo ribaditi i criteri suddetti ma un nuovo fu aggiunto riportato nell'elaboratissima relazione a pagina 31. Ivi si legge: « Il Governo, così assicurarono i ministri, avrebbe seguito attentamente il movimento ascendente del traffico del porto di Savona, le eventuali necessità di Torino e di Savona con quel porto; onde non essere im preparato, qualora diventasse necessario, ad una nuova linea ».

E finalmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo forte e reciso discorso d'ieri l'altro si è difeso dalla domanda di nuove linee dicendo, se male non ho compreso: essere l'aumento sull'attuale di soli sei carri al giorno e che ancorchè fossero dieci vi provvederebbe per lunghi anni la sola elettrizzazione della linea esistente.

A questo punto si conceda alla mia modesta persona di dimostrare, col dovuto rispetto, l'erroneità la più manifesta di siffatti criteri e giudizi; conseguenza delle cognizioni meno esatte del vero stato delle cose.

La linea Savona-Bra-Torino si compone di tre tratti aventi efficienza diversa l'uno dall'altro.

Il tronco Savona-San Giuseppe è capace di circa 280 carri al giorno. Il tratto San Giuseppe-Ceva di 200 al massimo per le sue condizioni speciali; ed il terzo Ceva-Torino ha potenzialità normali di linea ad un solo binario.

Tenuto il dovuto conto della circostanza, che nei rapporti del traffico ascendente dal mare a Torino l'efficienza dell'intera linea non può essere superiore a quella del tratto intermedio, riesce evidente e chiaro, come la potenzialità della Torino-Bra-Savona non possa superare i 200 vagoni al giorno qualunque siano lo sviluppo e la necessità del traffico fra Torino e Savona, e quindi il prodotto dev'essere limitato in ragione del lavoro.

Non esatta quindi è l'argomentazione dell'Adamoli e del ministro, quando dalla minore produttività della linea vogliono dedurre la deficienza del traffico.

Per la stessa ragione, nessuna efficacia di prova e di convinzione possono avere le cifre addotte ieri dall'onorevole ministro circa l'incremento minore del traffico sulla Torino-Savona in confronto d'altre linee alle quali si provvede con maggior larghezza.

Inattendibile è pure il criterio basato sul movimento del porto, espresso dal Governo in risposta, anzi a confutazione dei più larghi concetti dell'onorevole Commissione sul problema che ci occupa, dei quali ringrazio vivamente tutti gli onorevoli membri della Commissione stessa.

I porti e le ferrovie, nello svolgimento delle loro rispettive potenzialità, sono fra loro intimamente connessi.

Il traffico portuale d'importazione è subordinato all'efficienza dei mezzi di sfollamento e di trasporto; quello ferroviario d'esportazione è a sua volta subordinato alla potenzialità del porto.

Nel primo caso, che ci riguarda, se il traffico sovrabbonda avviene, che per virtù della quotidiana esperienza, delle oscillazioni e conseguenti perdite finanziarie nonché per un naturale fenomeno d'adattamento, si stabilisce necessariamente l'equilibrio fra il movimento del porto ed i mezzi di comunicazione; l'eccedente traffico cerca, per forza di cose, altri punti d'approdo. Già lo dissi; così accadde per il porto di Savona.

Se il Governo per risolversi alla costruzione d'una nuova ferrovia attende l'aumento del traffico nel porto e sulla linea attuale, è certo che la costruzione non avverrà mai.

Onorevole ministro, stiamo aggirandoci in un circolo vizioso, dal quale è doveroso ed urgente di uscire nell'interesse dell'economia del Piemonte e della Liguria occidentale.

È necessario risalire alla causa prima e vera dell'esigenze ferroviarie, cioè bisogna studiare in modo esatto il movimento del Piemonte verso il porto di Savona e secondo i risultati di queste indagini adattare i mezzi di comunicazione.

Il Governo tende col presente disegno a risolvere il difficile problema con vari rimedi e miglioramenti, sui quali mi intrattengo brevemente.

Il primo, qualificato provvisorio, è costi-

tuito dal raccordo Ponti-Santo Stefano Belbo. Esso servirà di momentaneo sollievo, ma non può influire menomamente sulla definitiva soluzione del problema.

Sarebbe sommamente ingiusto ed ironico che al Piemonte, cui abbisognano mezzi di comunicazione più facili e più brevi, si assegnasse una via più lunga, mentre ad altre regioni, che pur avrebbero altre vie di congiunzione, si assegnano la direttissima Milano-Genova e Bologna-Firenze.

Non dubito punto della precarietà del rimedio, e perciò non lo discuto, per passare ai definitivi.

Questi si concretano:

nel nuovo tronco Savona-San Giuseppe; nell'elettrizzazione dell'attuale Savona-Ceva;

nel doppio binario Ceva-Torino od, in sua sostituzione, nella Fossano-Mondovì-Ceva.

A me siffatti provvedimenti, mi si conceda di dirlo francamente, sembrano assolutamente inefficaci.

La ragione è semplicissima. Come già dissi, la potenzialità di tutte le linee è determinata da quella del tronco San Giuseppe-Ceva. Ora questa, per le dichiarazioni stesse dell'onorevole ministro, anche dopo la sua elettrizzazione, non avrà potenzialità superiore ai 500 carri al giorno.

Non bisogna dimenticare che alla stazione di San Giuseppe devono far capo il tratto attuale elettrizzato, il tronco nuovo Savona-San Giuseppe portato dal disegno di legge, e le filovie, che presto saranno un fatto compiuto.

La capacità complessiva di queste tre vie di comunicazione raggiungerà i 1700 carri, secondo le stesse dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Mi permetto di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per quale via s'inoltreranno verso Torino le merci che potranno essere trasportate in sì grande quantità a San Giuseppe se il tronco San Giuseppe-Ceva non ha potenzialità maggiore dei 500 carri, e se volendo anche servirsene, l'efficienza disponibile della San Giuseppe-Ponti sarà limitatissima?

Evidentemente avverrà a San Giuseppe quell'affollamento e ristagno di merci che oggi si lamenta a Savona; vi sarà uno spostamento di luogo congestionato e nulla più senza che il servizio abbia a migliorare.

Un'altra domanda si presenta spontanea. A che servirà il doppio binario Ceva-To-

rino o la Fossano-Ceva se da Ceva non potranno inoltrarsi che i 500 carri, che rappresentano la massima efficienza del tratto San Giuseppe-Ceva?

Definitivo e necessario rimedio sarebbe il doppio binario elettrizzato fra Ceva-San Giuseppe, ovvero un nuovo tronco.

Ed allora sorge prepotente una perentoria osservazione.

Se il costo di tutti questi miglioramenti raggiunge (come è presumibile) quasi la spesa d'una linea nuova, con obbiettivi nuovi, attraversante terre ubertose e floride non ancora beneficate da strade ferrate; perchè non si dovrà pensare almeno a questa nuova soluzione?

Dalla cortesia dell'onorevole ministro attendo la risposta.

Ritornando ai rimedi proposti, non riesco a comprendere quale importanza possa meritare nella soluzione del problema Savona-Torino la Ceva-Mondovì-Fossano.

Potrà certamente interessare le regioni che dovrebbe attraversare; ma è certo che la sua potenzialità anche unita a quella della Ceva-Torino sarà inferiore alla capacità del doppio binario ed insufficiente al grave compito.

Se per insormontabili difficoltà tecniche si dovesse escludere il doppio binario, la soluzione preferibile sarebbe evidentemente la Monchiero-Saliceto, la quale, oltre ad abbreviare di 15 chilometri il percorso fra Torino e Savona, eliminerebbe le difficoltà del tratto San Giuseppe-Ceva.

Qualunque sarà la decisione che prenderà il Governo sui rimedi definitivi è certo che se vorrà risolvere radicalmente il problema, dovrà spendere somma pressochè uguale a quella occorrente per una nuova comunicazione.

Faccio punto su questo argomento per ritornare allo scopo del mio dire.

Evidentemente il problema che c'interessa non fu ancora studiato e tanto meno compreso in tutta la sua importanza ed urgenza. V'ha mancanza di dati statistici, erroneità di criteri direttivi, incertezza somma sui rimedi da apportare.

Da quest'insieme di deficienze sorge l'imperiosa necessità di studi e d'indagini coscienziose ed esatte.

Anche l'onorevole Carmine, nel poderoso suo discorso d'ieri ha prospettato con precisione le disgraziate condizioni delle comunicazioni di Torino con Savona ed ha riconosciuto la necessità di ulteriori indagini e

studi, non ritenendo adeguati allo scopo i provvedimenti proposti dal Governo.

In altre circostanze consimili, furono nominate Commissioni di persone competenti, ad esempio, quella presieduta dal senatore Colombo per lo studio della direttissima Bologna-Genova e l'altra presieduta dal senatore Adamoli per lo studio del problema ferroviario del porto di Genova.

Il sistema fece ottima prova perchè parte dei provvedimenti odierni sono il risultato degli studi di quelle Commissioni.

Il problema delle necessità ferroviarie del Piemonte nei rapporti col mare non è d'importanza minore di quelli rimessi al giudizio delle dette Commissioni; quindi al Piemonte ad alla Liguria occidentale non può rifiutarsi quanto fu concesso a regioni consorelle.

Confido pertanto che il Governo vorrà accogliere le modeste e giuste domande contenute nella prima parte del mio ordine del giorno, e passo rapidamente alla seconda parte.

La linea Genova-Ventimiglia, con un enorme traffico locale ed internazionale, si trova ancora nella condizione primitiva di sua costruzione. Durante l'esercizio privato delle ferrovie, nulla fu mai fatto per migliorarlo secondo le incalzanti necessità del traffico. L'esercizio di Stato, sia detto a sua lode, se ne preoccupò subito e con saggia disposizione ha iniziato lavori di miglioramenti parziali, quali il blocco fra San Remo-Ventimiglia, Savona-Genova, la rinnovazione parziale dell'armamento, sistemazione di molte fra le stazioni minori, eccetera.

Mi sia permesso, peraltro, di rilevare coll'autorità di persona competentissima nella materia, che data l'importanza del movimento di quella linea, le miglioni sinora escogitate sono inferiori alla bisogna.

La potenzialità della linea è intieramente esaurita; vi percorrono giornalmente circa 40 treni, fra cui qualcuno di lusso. Il reddito supera le 60 mila lire, sebbene vi sia un solo binario.

A giudizio di direttori di ferrovie estere, sulla Genova-Ventimiglia si compiono ogni giorno veri miracoli. Ciò dico a meritato onore della Direzione compartimentale di Genova.

In questo stato di cose il rimedio veramente efficace è quello del raddoppio del binario lungo tutta la linea.

Comprendo le difficoltà finanziarie, tecniche e di tempo, inerenti a questo pro-

getto, perchè so che sul percorso di 150 chilometri, quanto è lunga la linea, vi sono bene 76 gallerie, con una lunghezza complessiva di circa 27 chilometri.

Comprendo che per l'esecuzione del doppio binario si richiederebbe, oltre che una spesa rilevante, un tempo lunghissimo, mentre oggi urgono provvedimenti immediati, di facile attuazione, capaci di fronteggiare i bisogni odierni sempre crescenti.

Mi consenta l'onorevole ministro che io pertanto sottoponga alla sua competenza qualche mia idea avvalorata dall'approvazione di persone competenti, che se attuata, porterà certamente il necessario sollievo al disagio odierno.

Ritengo di somma necessità e di non difficile, lunga costruzione un aumento eccezionale dei mezzi ferroviari nel tratto Sampierdarena-Voltri; ove intensissimo è il traffico sia per i grandiosi stabilimenti industriali che lo animano sia per i rapporti fra Genova e Savona.

Il semplice raddoppio del binario sarebbe insufficiente, e male si adatterebbe alle ristrettezze delle stazioni. Propongo quindi che invece del doppio binario, si costruisca una nuova linea a monte a doppio binario con stazioni ampie e meglio rispondenti al traffico crescente. La nuova linea servirebbe più al servizio dei treni viaggiatori diretti ed accelerati e per il transito delle merci a grande velocità specialmente oltre Voltri, mentre al binario attuale resterebbe l'intenso movimento delle officine ed industrie lungo il mare.

Mi consta che la differenza di spesa fra il raddoppio del binario sulla linea attuale e la costruzione della nuova linea non è rilevante; ad ogni modo sarà compensata ad usura dal migliore servizio.

La necessità di migliorare le condizioni di quel tratto fu riconosciuta anche dalla Commissione Adamoli nei rapporti del problema ferroviario del porto di Genova. Dal giorno in cui l'Adamoli fece i suoi studi, le sue indagini, la condizione si è ancora aggravata per il continuato incremento del traffico.

Altro dei rimedi aventi le qualità richieste dai bisogni del momento, è il raddoppio del binario nei tratti pianeggianti e quasi intieramente allo scoperto Savona-Vado, Finalmarina-Albenga, Oneglia-Taggia-San Remo.

Infine l'elettrizzazione della linea completerebbe la risoluzione del problema, as-

sicurando la regolarità del servizio per molti anni.

Elevandosi la velocità dei treni se ne aumenterebbe il numero e si diminuirebbe il tempo del percorso.

La spesa sarebbe minima in confronto dei benefici; tenuto conto che si potrebbero utilizzare le due centrali di Genova e Vado già deliberate per alimentare le linee del Campasso-Busalla e di Savona-San Giuseppe nonchè la riserva di circa 4,000 cavalli di energia idroelettrica dalla derivazione del Roja già assicurata alla ferrovia.

Occorrendo si potrebbe studiare, per la produzione maggiore di energia elettrica, l'utilizzazione dalle derivazioni dal Nervia, dall'Argentina, dal Centa e dal Paro.

Dalla cortesia di persona autorevole nella materia, ebbi comunicazione d'uno studio completo della questione, sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro per quella considerazione ed importanza che stimerà di apprestargli.

Ritengo che con i rimedi, sui quali mi intrattenni brevemente, si porterà il sollievo necessario alla Genova-Ventimiglia.

Prima di chiudere il mio dire, mi conceda la Camera ch'io richiami l'attenzione dell'onorevole ministro sullo stato veramente intollerabile ed indecente di sei fra le otto stazioni del mio collegio. Hanno ancora lo sconcio delle baracche di legno erette 50 anni or sono in via provvisoria per il servizio dei viaggiatori e delle merci.

Su quella linea vi è un continuo passaggio di forestieri, i quali dalla vista di quelle catapecchie non possono a meno di ricevere un'impressione tutt'altro che favorevole al nostro decoro, al nostro prestigio.

Quei paesi, cioè Cogoleto, Varazze, Celle, Vado, Spotorno e Noli, sono tutti centri di attività e di benessere e nella stagione estiva sono affollati da colonie lombarde e piemontesi.

È proprio conveniente sotto tutti gli aspetti, che quelle baracche scompariscono al più presto e che le stazioni, sia per i fabbricati, passeggeri e merci, sia per la sistemazione dei binari, siano messe in condizione di corrispondere alle necessità di quelle popolazioni.

Si usano tanti riguardi, tanti privilegi ai forestieri che, coi fuggenti treni di lusso, attraversano il nostro territorio, che non mi sembra indiscreta la raccomandazione

per un miglior trattamento dei nostrani negli orari e negli altri servizi ferroviari.

Chiudendo, invoco dalla Camera venia per il lungo e disadorno mio dire e spero che il Governo accoglierà benevolmente il mio ordine del giorno, compiendo così un atto di doverosa giustizia e di civile pacificazione verso le popolazioni del Piemonte e della Liguria occidentale, le quali altro non chieggono allo Stato che il concorso ad opere di necessità estrema e di vero interesse nazionale. (*Bene! — Bravo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Astengo, ha svolto così anche il suo emendamento aggiuntivo all'articolo primo?

ASTENGO. No: ma, se mi permette, in due parole lo svolgo.

Credo necessario ed indispensabile di ridurre a trazione elettrica il tronco San Giuseppe-Ceva. Per far ciò, sarebbe necessario stanziare un'apposita somma. Ma poichè nè nelle proposte del Governo nè in quelle concordate dalla Commissione è compresa la relativa spesa, così, per assicurare l'esecuzione dell'opera, ho proposto l'emendamento all'articolo primo.

E così, onorevole Presidente, ella vede che in brevi parole ho svolto anche il mio emendamento. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Strigari, del quale do lettura:

« La Camera, convinta della opportunità di espletare in un sessennio la costruzione delle direttissime Napoli-Roma, Firenze-Bologna, Genova-Milano, invita il Governo a provvedere alle spese relative con la emissione di obbligazioni ferroviarie rimborsabili in quindici anni.»

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Strigari ha facoltà di svolgerlo.

STRIGARI. Prometto di non tediare i miei onorevoli colleghi oltre dieci minuti. Invoco perciò un'attenzione più intensa, quale peraltro ritengo debba portarsi allo svolgimento di quest'ordine del giorno, che non è inteso a caldeggiare o richiedere linee d'interesse locale, ma a dimostrare, in forma molto sintetica e concreta, ciò che dovrebbe farsi, per rendere davvero sollecita la costruzione delle tre direttissime Napoli-Roma, Firenze-Bologna, Genova-Milano.

Credo che interesse più alto pel paese, oltre quello delle direttissime, sia difficile rinvenire. Indubbiamente se il Governo ha creduto di aggiungere alla Roma-Napoli, già decretata da molte e antiche leggi, le nuove direttissime Firenze-Bologna e Genova-Milano, ha dovuto partire dal concetto della loro grande necessità e utilità; necessità come mezzo di rendere possibile il normale svolgimento del traffico di quelle regioni dove più intenso si appalesa, utilità grande per tutto intero il nostro paese, giacchè la soppressione delle distanze, mercè la costruzione di direttissime, costituisce uno dei più benefici propulsori dell'economia nazionale.

Quindi lode ampia e sincera va data al Governo, che ha creduto, col disegno di legge in esame, rendere triplice quella che un tempo era unica ferrovia direttissima.

Non però uguale plauso posso consentire nel sistema adottato per disciplinare la costruzione di queste direttissime.

Il sistema del disegno di legge è questo: Spesa complessiva delle tre direttissime 420 milioni; stanziamento annuo 10 milioni per ciascuna linea, e quindi, complessivamente per le tre direttissime, 30 milioni; corollario: esecuzione delle tre direttissime in 15 anni.

Ora l'onorevole ministro, ieri, nel suo robusto ed elegante discorso, quasi dando preventiva risposta ai diversi ordini del giorno presentati per sostenere il necessario acceleramento dei lavori delle direttissime, diceva: « Come è possibile pretendere che il termine della costruzione delle ferrovie direttissime si abbrevi oltre quello preventivato nella legge, quando vi sono delle difficoltà di natura tecnica assolutamente insormontabili in un termine più breve? »

Nelle direttissime, soggiungeva l'insigne parlamentare che regge il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo lavori che per loro indole sono di *indivisibile* esecuzione, quelli di perforazione delle montagne, per costruzione di gallerie, ecc. quali lavori, per progrediti che siano i mezzi offerti oggi dalla scienza, indubbiamente non possono essere accelerati col semplice buon volere o per virtù del semplice stanziamento di fondi maggiori, nè eseguiti in un termine minore di quello, che per le opere di indivisibile esecuzione è necessario; appunto perchè non è possibile frazionare la escavazione dei tunnels od attaccarli in punti diversi che non sieno i due estremi delle gallerie. Perciò l'onorevole ministro ben diceva: sa-

rebbe inopportuno domandare nuovi fondi o nuovi acceleramenti di opere, dal momento che vi sono, nelle linee direttissime, di quelle le quali hanno bisogno di un determinato numero di anni che non è possibile abbreviare.

Ma precisamente a questo concetto accedo e reputo debba adottarsi in tutte e tre le direttissime; il concetto cioè di stabilire il periodo di loro costruzione in rispondenza del tempo strettamente necessario pel compimento delle opere *individue* che non consentono esecuzione frammentaria e sinceramente multipla.

E siccome noi per due delle tre direttissime, la Firenze-Roma e la Genova-Milano, non abbiano ancora quegli studi precisi dei progetti di dettaglio che per la direttissima Roma-Napoli sono da tempo un fatto tanto compiuto da essersi già appaltati i lavori delle gallerie, così, traendo argomento da quello che si è praticato per la Roma-Napoli, possiamo pronosticare quale sia, giusto il disegno di legge in esame, il proposito del Governo nella costruzione delle direttissime.

Per la Roma-Napoli, l'onorevole ministro sa che le due gallerie di Itri e di Gaeta importano, come tempo necessario alla perforazione delle montagne, cinque anni. Ed allora il nostro giusto desiderio sarebbe stato ed è quello di vedere intrapresi, simultaneamente alla escavazione delle gallerie, anche la esecuzione di tutti gli altri lavori della linea nella parte pianeggiante, affinché, eseguiti i lavori di perforazione delle montagne, possa la linea in tutte le altre sue parti suscettive di sincrona e plurima esecuzione di opere trovarsi completa ed aperta al traffico.

Credo che questo sistema si imponga sotto il duplice aspetto dell'utilità industriale dell'azienda ferroviaria, considerata come tale, e dell'utilità economica di tutto il Paese.

Col suo disegno di legge, onorevole ministro, i 420 milioni non sarebbero la reale espressione della spesa che occorrerà per le direttissime, giacchè, stanziando trenta milioni all'anno bisogna naturalmente tener ragione degl'interessi o frutti di ciascuno degli stanziamenti per tutto il periodo di tempo successivo nel quale essi sono destinati a rimanere assolutamente sterili di utilità per l'azienda ferroviaria ed al Paese.

E quando, pur essendovi la possibilità tecnica di compiere i lavori in un sessennio

come certamente vi è per la Roma-Napoli, questo termine viene prolungato per quindici anni solo a calcolare gl'interessi semplici sulla somma di ciascuno stanziamento annuo di 30 milioni fino al termine della lunga e non necessaria gestazione delle ferrovie direttissime, si troverà che il loro costo sale dai 420 milioni preventivati, a 546 milioni per la necessaria aggiunta di 120 milioni di interessi delle singole impostazioni dei 30 milioni per tutto il tempo di loro sterilità.

Ed un'altra ragione consiglia di ridurre, sempre nei limiti del possibile, il tempo della costruzione delle linee.

È noto scientificamente che un armamento ferroviario, dopo che è stato messo in opera; in capo ad un periodo di tempo che si valuta a circa quindici anni deve essere ricostituito.

Ora se i lavori delle direttissime debbono procedere in questa forma epicratica per cui il completamento non possa seguire prima di quindici anni, avverrà indubbiamente che quell'armamento costituito coi primi o secondi stanziamenti, al termine del quindicennio, molto probabilmente si troverà in condizione di dovere essere interamente, o quasi, ricostituito, quindi onere maggiore di spesa.

Ed un terzo onere vi è col sistema delle costruzioni epicratiche.

Ella ha creduto, onorevole ministro, che sia indispensabile costruire le direttissime appunto per ovviare alla congestione del traffico nelle linee esistenti, che, perdurando potrebbe determinare una fatale paralisi.

Ora, protraendosi a quindici anni la costruzione della direttissima che dovrebbe essere, dirò così, lo sfogo necessario di questo movimento del paese, che bisogna augurarsi sempre crescente, ella, onorevole ministro, si troverà nella necessità di integrare, con nuove opere di ampliamento e di costruzione, il funzionamento manchevole delle linee esistenti; e quindi nuovi milioni andrebbero perduti; giacchè, con l'apertura delle direttissime, i sacrifici economici incontrati per mantenere le vecchie linee all'altezza del bisogno, risulterebbero inutili.

Viceversa, la modesta opinione che io ho sottoposto al Governo è la seguente. Non bisogna confondere il problema ferroviario, nel suo complesso, con le speciali osservazioni da me fatte che sono peculiari alle direttissime. Quando si consideri che per le tre direttissime noi abbiamo uno

stanziamento, per un sessennio, di 180 milioni, a ragione di 30 milioni all'anno, si vede, di leggeri, che la differenza occorrente a completarne la costruzione è semplicemente di 240 milioni.

Ora, non pare a me che questa somma sia tale che, procurandola con emissione di obbligazioni ferroviarie, o per altra via di credito, importi pericolo di perturbare la statica della nostra finanza e tanto meno di impensierire per il contraccolpo che possa avere sul nostro debito consolidato.

Si tratta di una somma relativamente esigua che potrebbe con facilità conseguirsi con emissione di obbligazioni di 1,000 lire ciascuna che troverebbero facilissimo collocamento sul mercato; onde l'unico danno, di cui giustamente dovrebbe tenersi conto, sarebbe quello del servizio di interessi triennali per la somma di 240 milioni. E dico servizio triennale perchè, volendosi costruire le direttissime in sei anni, le somme occorrerebbero gradualmente, e quindi il calcolo d'interessi può ben farsi sulla somma totale per la metà del tempo in cui sarà spesa.

Questo servizio d'interessi sarebbe nella misura di nove milioni all'anno, pari, per tutto il periodo di costruzione delle linee, a ventisette milioni. Ora tra ventisette milioni, che importerebbe come onere nuovo la costruzione accelerata delle tre direttissime, ed i 120 milioni che sarebbero conseguenza necessaria della costruzione in 15 anni, c'è, evidentemente, una differenza molto grave e tale da non essere necessario di fermarsi ad illustrare l'opportunità di preferire il primo metodo.

Ma si dice: come si potrà fronteggiare il servizio di interessi di queste obbligazioni per 240 milioni? La risposta è molto agevole.

Con il sistema del disegno di legge le ferrovie sarebbero complete in capo a 15 anni. Coll'abbreviare il termine a 6 anni, la fruttificazione delle linee seguirebbe immediatamente dopo la loro costruzione.

Ed anche a voler ritenere che non si possa prognosticare un utile ferroviario del quattro, o del tre e mezzo per cento, l'onorevole ministro non può disconoscere che, trattandosi di direttissime, per le finalità cui esse intendono e per le necessità del traffico che le richiede, le medesime sarebbero in ogni caso fruttifere almeno del 2 e mezzo per cento; frutto che sarebbe compensativo non soltanto dei 240 milioni

per cui le obbligazioni noi desideriamo che si emettano, ma anche per i 180 milioni stanziati in bilancio che dovrebbero, secondo il disegno di legge, rimanere infruttiferi per altri quindici anni.

Ed allora, onorevole ministro, ella trova che precisamente col reddito delle direttissime, prognosticato nella misura pur molto tenue del 2 e mezzo per cento, il servizio di interessi delle obbligazioni si può compiere, così come con gli stanziamenti successivi di quindici anni può compiersi il loro ammortamento.

Ma si è detto che contro queste idee vi sono delle difficoltà di altra indole, oltre quella finanziaria: manca il personale tecnico; vi è il pericolo di una perturbazione del mercato economico del lavoro. Ed un'ultima ragione addotta per escludere questo concetto, nel quale pareva che in principio molti convenissero, fu questa: sembra che si concentri tutta l'attività del nostro paese unicamente nelle costruzioni ferroviarie.

In quanto a mancanza di personale tecnico, mi consenta l'onorevole ministro che non divida l'opinione espressa nella relazione sul disegno di legge: imperocchè quante volte lo Stato venga nella idea di appaltare per lotti le linee, l'obbligo che incombe ad esso non è che quello della vigilanza, dell'alta direzione; ed allora il personale per l'alta direzione e per la vigilanza non manca.

Quanto al perturbamento nel mercato del lavoro, l'onorevole ministro sa che, oggi, col fenomeno delle immigrazioni (fenomeno che da un canto ci addolora ma che dall'altro canto dovrebbe essere da noi guardato con occhio benevolo) noi abbiamo precisamente la condizione migliore per allargare, quanto più è possibile, i centri di lavoro nel nostro paese e quindi evitare che, cessato questo periodo di immigrazione, non torni di nuovo l'esodo del miglior sangue latino, che certo non può piacerci.

In quanto poi all'ultima obiezione, che sembrerebbe, con questa modifica da noi desiderata, che tutte le attività dello Stato si impernino nelle ferrovie, a me pare che non abbia fondamento perchè nel fatto di avere stanziato le somme occorrenti per le direttissime, nel fatto che queste somme si credono necessarie, già si compendia il programma.

L'esecuzione, in un tempo meno lungo, certo non può determinare una concezione diversa intorno a quello che costituisce il

programma del Governo, programma che io pienamente accetto.

Concludo quindi: la preghiera che rivolgo al Governo è questa: trovare modo, o in forma di obbligazioni a taglio minimo o in forza del diritto che viene per l'articolo 22 della legge, armonizzato coll'articolo 3 della legge 1906, che i lavori delle ferrovie direttissime si eseguano celeremente e sincronamente affinchè non si verifichi l'inconveniente molto grave, che quando le opere di galleria sono completate, resti da fare tutta l'altra parte di opere in pianura e che quindi si protragga per un tempo molto di là del necessario, la soddisfazione di uno dei più vivi bisogni delle nostre popolazioni. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Morelli-Gualtierotti e Casciani:

« La Camera, confidando che, sia nello esercizio delle linee di Stato, sia nelle future concessioni di nuove linee ferroviarie, il Governo saprà tenere presenti secondo giustizia gli equi riguardi dovuti alle popolazioni pregiudicate nei loro interessi dal presente disegno di legge, passa alla discussione degli articoli ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Morelli-Gualtierotti ha facoltà di svolgerlo.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Onorevoli colleghi! Dirò intorno al disegno di legge in esame poche parole, più di impressione che di critica, di desiderio, più che di speranza.

Il Governo, che in quest'ultimo periodo dei nostri lavori appare come un'atleta che si compiace di fare l'esposizione dei suoi muscoli d'acciaio, ha messo con questo e con altri disegni di legge alla prova la sua forza parlamentare.

Un disegno di legge come questo che, malgrado le tante centinaia di chilometri di ferrovie con una spesa di oltre mezzo miliardo, crea larghissimo stuolo di malcontenti, avrebbe in altri tempi fatto tremare per la propria salvezza qualunque Governo; ma l'onorevole Giolitti sta fermo come torre e non teme, nè io che mi onoro di essere fra i suoi più vecchi, fedeli ed immutabili amici me ne addoloro, benchè debba dirgli lealmente che è forse eccessivo

il proposito di non voler consentire alle sue meditate proposte il cambiamento neppur di una virgola.

Io mi auguro tuttavia che egli non dimentichi del tutto come la dolcezza è la virtù dei forti, e penetrando nello spirito dell'ordine del giorno che insieme all'onorevole collega Casciani ho avuto l'onore di presentare, tenga nel dovuto conto anche le mie modeste osservazioni.

Dissi già nello svolgimento delle interpellanze ferroviarie che io non intendevo di porre in dubbio la necessità d'una nuova linea interna la quale, congiungendosi con l'aretina a Firenze, unisse più rapidamente Milano con Roma.

Dissi ancora però, e lo ripeto, che non si poteva considerare cotesta linea se non come un tronco di completamento o miglioramento di quella grande arteria longitudinale, come un radicale espediente inteso a schivare la strozzatura che la Porrettana ad un solo binario, con le numerose gallerie, le pendenze ardite e le curve ristrette, rappresentava in quel percorso.

Il problema avrebbe dovuto dunque risolversi tenendo conto precipuo di cotesto concetto.

Il ministro invece, secondo me, lo ha dimenticato, perchè è ormai noto per le sue dichiarazioni che nella esecuzione di questa linea accoglierà senz'altro quel progetto Protche che fu particolarmente studiato fra i pochi sottoposti al suo esame dalla Commissione reale presieduta dall'onorevole Colombo, introducendovi una variante nel raccordo a Bologna, e preferendo fra i quattro tracciati, che la Sottocommissione esaminò, quello di lettera B, mentre la Commissione reale aveva prescelto quello di lettera A.

Ora io resto sempre fermo nell'opinione che nè il tracciato A nè il tracciato B si dovesse adottare, ma bensì scegliere quello che desse alla linea uno sbocco diretto a Firenze.

Solamente allora il ministro che chiede 150 milioni per una direttissima Firenze-Bologna, potrà dire d'aver destinato i fondi allo scopo per cui gli sono concessi, mentre, se adotta il progetto Protche, egli farà una direttissima la quale non è Firenze-Bologna, ma Prato-Bologna.

Solamente in tal modo avrà evitato il gravissimo errore di dare alla nuova linea di congiungimento con l'Alta Italia uno sbocco a soli dieci minuti di distanza dalla Porrettana, con un tratto a comune fra

Prato e Firenze, la cui potenzialità non è inesauribile e potrà essere cagione di gravi imbarazzi in tempo di guerra o di traffico straordinario.

Si spenderanno 150 milioni, che possono arrivare anche fino a 200 per evitare una strozzatura fra Pistoia e Porretta: guardiamo di non crearne un'altra fra Prato e Firenze.

Io non discuterò le ragioni tecniche per le quali si scartarono i tracciati Protche C e D, i progetti Sugliano, De Caetani e Zannoni, i quali tutti rispondevano al concetto che io sostengo; ciò che dimostra com'esso si imponesse di preferenza a coloro che studiavano di proposito la nuova linea.

Mi manca la competenza per farlo, ma questo non mi toglie la speranza che, cammin facendo, il Governo si accorga dell'errore cui va incontro; e come ha studiato un radicale cambiamento al progetto Protche per il raccordo a Bologna, così studierà, costretto dalla necessità delle cose e dalla evidenza delle buone ragioni, un altro cambiamento per cui i fondi che gli saranno accordati si destinino realmente ad una Bologna-Firenze.

L'onorevole ministro, nel rispondere alle recenti interpellanze ferroviarie, dichiarò nel modo più risoluto (e non ve n'era bisogno) che il progetto di applicare la trazione elettrica sulla linea Porrettana era abbandonato, ed ha detto altresì che una tale determinazione era conseguenza della deliberata costruzione della linea Pontassieve-Borgo S. Lorenzo, compresa nella presente legge.

Cotesto breve tronco: destinato a porre la Faentina in migliori condizioni di esercizio, abbrevia il percorso fra Bologna e Roma, elimina la pendenza e contropendenza di Pratolino e può essere un mezzo di alleviamento del traffico ora soverchiante sulla Porrettana.

Temo però che l'onorevole ministro attribuisca alla costruzione di cotesto tronco effetti esagerati.

Mi si consenta anzitutto di rilevare uno strano fenomeno.

Le popolazioni mugellane, confortate da un coro unanime di consenso da parte di tutti coloro che si occupano di questioni ferroviarie, chiesero inutilmente per lunghi anni la costruzione di questo tronco ed i vari Governi non le ascoltarono.

È arrivato al potere l'onorevole Bertolini ed ha avuto il merito di vedere subito

l'importanza di questo tronco e la necessità di costruirlo: ma egli è rimasto, secondo me, abbagliato dalla nuova luce balenata ai suoi occhi, tanto che ha subito voluto proclamare che con esso si rendeva inutile ogni altro rimedio all'affollamento della Porrettana.

È facile mettere in luce l'equivoco: il traffico della Porrettana cresce del dieci per cento all'anno. Prima che la nuova linea Bologna-Firenze sia in esercizio sarà raddoppiato per ciò il traffico attuale, che è già superiore alla potenzialità della linea.

Basterà la sola Pontassieve-Borgo San Lorenzo a supplire?

Io lo nego, ed ho in questo concorde la relazione Colombo, ove alle pagine 20 e 21 si legge:

« Ma per quanto questa linea, correndo lungo la Sieve ed evitando Pratolino, si presenti in condizioni meno sfavorevoli di quelle del tronco Borgo San Lorenzo-Firenze della Faentina, non arriverebbe certo a migliorare lo stato delle cose a tal punto da fare della Faentina un efficace derivativo della corrente che percorre la Porrettana, nè ora nè, a maggior ragione, in avvenire ».

Non vorrà dunque l'onorevole ministro tacciarmi di soverchio ardimento se io mi permetto di osservare che egli pronunziò un giudizio azzardato quando affermò decisamente in quest'aula che, costruendosi la Pontassieve-Borgo San Lorenzo, i denari per l'applicazione della trazione elettrica nella Porrettana sarebbero stati buttati via.

Così non pensavano nè al Ministero nè alla Direzione generale delle strade ferrate un anno fa, quando nel fa bisogno ferroviario s'includevano otto milioni per questa trazione elettrica.

Non mi muove un interesse locale, ma io faccio appello alla coerenza di governo e all'interesse dello Stato.

Bisogna provvedere alle esigenze dell'esercizio e del traffico sulla Porrettana fino al giorno in cui la nuova linea sia costruita ed in esercizio.

La sola Pontassieve-Borgo S. Lorenzo non basta. È necessaria la trazione elettrica.

Si potrà sempre utilizzare anche per la nuova linea la centrale che ora s'impianti per la Porrettana, potendo la sfera d'azione estendersi fino a 65 chilometri, mentre l'asse delle due linee sappiamo che distarà fra un minimo di 15 e un massimo di 25 chilometri.

L'impianto elettrico che si facesse adunque non rappresenterebbe, onorevole ministro, nè per ora nè per dopo inutile spreco di denaro.

Il Governo, iniziando con l'attuale disegno, un vasto piano di politica ferroviaria, non può non aver presenti gl'interessi che nel corso del tempo sono andati formandosi attorno a quelle fra le linee attuali, che dalle nuove direttissime saranno danneggiate.

La Porrettana ha compiuto per mezzo secolo un meraviglioso servizio. Intorno ad essa si svolsero commerci, industrie, vita e lavoro.

Con la nuova linea la Porrettana dovrà essere condannata a divenire d'ordine affatto secondario, di traffico locale, e rimanere poco meno che abbandonata? (*Cenno di denegazione del presidente del Consiglio e del ministro dei lavori pubblici*). Non sarebbe nè giusto, nè politico.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Nè possibile.

MORELLI-GUALTIEROTTI. Lo Stato non può astrarre da certi riguardi nè inacerbire un danno che colpisce non Pistoia soltanto, ma la Val di Nievole, Lucca, Pisa e tutta la bella zona della regione toscana che va dall'Ombrone al Tirreno.

È in questo senso che il mio ordine del giorno raccomanda che si vogliano avere presenti nell'esercizio delle linee di Stato gli equi riguardi dovuti alle popolazioni pregiudicate dal presente disegno di legge.

Un'altra raccomandazione si racchiude nel mio ordine del giorno, ed è quella di tenere presenti gli stessi equi riguardi nella concessione di nuove linee.

Non appena fu vista maturarsi l'idea della direttissima su Prato, tosto vennero a frotte serrate i progetti di trasversali per riunire la Pistoia-Firenze con la Firenze-Empoli-Pisa; e si è parlato d'una Prato-Signa, d'una Prato-Empoli, d'una Prato-Montelupo e così via. Se non si fosse pensato ad uno sbocco a Prato, tutta questa fioritura di progetti non si sarebbe avuta, e non è questa una delle meno evidenti ragioni per le quali cotesto sbocco, nell'interesse stesso di Firenze, avrebbe dovuto evitarsi.

Tutte queste trasversali infatti avrebbero a comune il difetto di rendere la direttissima Bologna-Firenze sempre meno rispondente alla sua denominazione e al suo scopo. Firenze scomparirebbe sempre più dal tracciato.

Invece un congiungimento logico, utile, necessario fra la Lucca-Pistoia-Firenze e la Firenze-Empoli-Pisa sarebbe quello da farsi con una trasversale fra Pistoia ed Empoli, mediante un tracciato da stabilirsi, che sarebbe molto al di sotto dei 30 chilometri e allaccerebbe paesi ricchi, densi di laboriose popolazioni e singolarmente acconci allo sviluppo di nuove industrie.

Alla Porrettana verrebbe dalla costruzione di questo tronco conservata almeno una parte della perduta importanza.

L'Alta Italia avrebbe un più rapido sbocco alle sue merci verso il Tirreno, e Siena, che giustamente si lagna dell'isolamento ferroviario che l'affligge, sarebbe avvicinata al movimento dei passeggeri e delle merci provenienti dal Nord.

Militarmente questa linea Empoli-Pistoia avrebbe il vantaggio di avvicinare tutta la valle dell'Arno al distretto militare di Pistoia, cui appartiene.

Economicamente darebbe vita più rigogliosa non solo ad Empoli e Pistoia, ma ai popolosi paesi che nel suo percorso verrebbe a servire.

Raccomando questa linea alla benevola attenzione del ministro ed ho fede nel suo spirito di larga equità.

Onorevoli colleghi! Non sono molti fra noi quelli che, ritornando ai loro collegi, possano sperare di trovare entusiastiche le popolazioni per questa legge la quale, non avendo nei suoi intenti gl'interessi locali, troppo pochi può soccorrerne, molti invece deve necessariamente ferirne.

Ognuno di noi deve però sentirsi tranquillo nel dare il suo voto favorevole, ispirandosi a quelle nobili ed alte vedute di utilità nazionale, (*Voci: Bravo!*) alle quali è bello, confortante, doveroso informare i nostri voti.

Pistoia manifestamente danneggiata da questa legge ha trovato nel suo tradizionale patriottismo la forza di andare incontro serena ad una dolorosa decapitazione.

Non lo dimentichi il Governo, e se gli sarà possibile usarle sia nell'esercizio futuro della Porrettana, sia nella concessione di nuove linee qualche opportuno riguardo, non compirà che un'opera di doverosa giustizia. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Seguirebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè, che prima aveva ceduto il turno all'onorevole Asten

go e che ora lo cede di nuovo all'onorevole Teofilo Rossi.

L'onorevole Teofilo Rossi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a fare gli studi opportuni per addivenire alla pronta esecuzione della rettifica della linea Torino-Savona, mediante il tronco Torino-Vinovo-Carignano-Carmagnola.

« Teofilo Rossi, Bona, Agnesi, Cellesia, Agnetti, Compans, Curreno, Nuvoloni, Paniè, Daneo, Giaccone, Albertini ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Teofilo Rossi ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

ROSSI TEOFILO. Sarò breve e conciso. (*Bene!*)

La questione per cui ho presentato il mio ordine del giorno, se apparentemente può sembrare questione locale, in realtà è una questione di interesse generale, non solo per le relazioni di Torino con Savona, ma altresì per i rapporti di Torino con Alessandria, Genova ed altre importanti città e regioni del Piemonte e della Liguria. E dico subito che non si tratta nel mio ordine del giorno di una nuova linea, ma soltanto di un miglioramento, o, meglio, di una rettifica all'attuale linea Torino-Savona, di una rettifica dell'attuale tracciato.

Ricordo che il ministro dei lavori pubblici ha già manifestato il suo parere che sull'attuale linea Torino-Savona è disposto a procedere a quei miglioramenti, che si rendessero necessari per farla funzionare decorosamente ed utilmente.

Fra questi lavori è necessario comprendere il naturale completamento della linea secondo il primitivo progetto. L'ingegnere Peyron, che mezzo secolo fa progettò questa linea, la faceva proseguire da Carmagnola direttamente per Torino, passando per Carignano e Vinovo. Unicamente per ragioni di bilancio il Governo d'allora si indusse a sopprimere il tronco diretto Carmagnola-Torino e ad immettere la Savona-Torino nella preesistente Torino-Genova. Ma la necessità futura di questo tronco diretto Carmagnola-Torino era fin d'allora riconosciuta e esplicitamente affermata dal Governo nel regio decreto 16 ottobre 1859,

accordante la concessione della Savona-Torino. Noi leggiamo infatti all'articolo 4 del Capitolato annesso al citato regio decreto che il Governo si riserva di far proseguire la linea da Carmagnola direttamente per Torino qualora si fosse venuto a riconoscere non potersi fare un notevole servizio per l'aumentato movimento.

Intanto è bene notare che per sola ragione di economia si è immessa la linea di Savona sulla linea di Genova.

L'aumentato movimento si è verificato e quindi si sono raggiunte le condizioni, per le quali la riserva era fatta. Io ricordo ancora che dopo quell'epoca si sono fatte nuove linee, come la Torino-Carmagnola-Cuneo; si sta facendo la Cuneo-Nizza, che porterà un lavoro maggiore su quella linea e quindi un aumento sempre maggiore del movimento. Io, avendo promesso di essere molto breve e conciso, leggerò alla Camera quali sarebbero i vantaggi di questo tronco Torino-Vinovo-Carignano-Carmagnola, per quanto li abbia già esposti l'onorevole Callissano.

Questi sono i vantaggi:

1. Si allacciano alla rete ferroviaria i due importanti comuni di Carignano e Vinovo, centri notevoli sia industriali che agricoli.

2. Si accorcerebbe il percorso Carmagnola-Torino di circa tre chilometri e tale vantaggio sarebbe goduto dalla linea di Savona, dalla Cuneo-Nizza, dalle altre secondarie che fanno capo a Carmagnola ed in parte anche alla linea di Pinerolo.

3. Le linee Torino-Savona, Torino-Nizza e Torino-Pinerolo si allaccierebbero direttamente alla stazione di Torino senza immettersi nella Torino-Genova.

4. La linea Torino-Genova resterebbe indipendente da tutte le altre.

5. Attualmente tutte le linee al sud di Torino passano dall'unico ponte sul Po a Moncalieri; un'interruzione di questo ponte isolerebbe completamente Torino dal mare. Il progetto che si propone, ripara a questo inconveniente della nostra rete, creando una nuova traversata dal Po fra Carmagnola e Carignano, con immenso vantaggio strategico.

6. Si sopprimerebbe il bivio del Sangone con notevole miglioramento di tutti i servizi della stazione di Porta Nuova.

Ora di fronte a tutti questi vantaggi, il costo totale della linea con doppio binario e

colla costruzione di un nuovo ponte sul Po, raggiungerebbe appena i quattro milioni.

L'onorevole Calissano nella sua relazione non ha voluto dar torto al Governo, il quale diceva che quella linea non voleva fare. Io però lo ringrazio perchè ha lasciato capire tra le righe che la linea era molto utile. L'onorevole Calissano parla di riserve.

Ma egli, come relatore, rispetto a queste riserve scrive anche:

« La clausola così concepita fu oggetto di esame da parte della vostra Commissione onde chiarirne gli effetti.

« Ma evidentemente la riserva era a favore dello Stato concedente, onde il concessionario non avesse diritto a proporre doglianze nel caso si fosse effettuata la costruzione di una linea o di un tronco di linea destinata ad una azione di vera concorrenza, a danno della linea concessa: d'altronde l'apprezzamento sulla bontà e sufficienza del servizio era ed è di competenza dello Stato ».

Io ricordo che quella riserva fu fatta appunto a condizione che il movimento fosse aumentato. Orbene, questa condizione si è verificata, ed io perciò credo che sia necessario richiamare il Governo alla esecuzione delle promesse fatte.

A questo proposito leggerò due parole della relazione, dove il collega Calissano accenna appunto al pericolo che una disgrazia qualunque rendesse inutile il Ponte di Moncalieri. Torino resterebbe isolata. Il relatore è andato più in là ed ha voluto accennare ancora alla linea più lunga, che Torino dovrebbe percorrere sulla Alessandria-Genova. Finisce col dire che il danno di una simile situazione sarebbe incalcolabile e che il prevenirlo è doverosa saggezza.

Ma ciò premesso, mi incombe un obbligo di ringraziare vivamente l'onorevole Calissano, il carissimo amico mio, relatore del progetto di legge; perchè egli pure facendo rilevare che il Governo non voglia accedere all'idea della costruzione della proposta variante, fa velatamente comprendere fra le righe che egli vi è personalmente favorevole, e ne dimostra egli stesso, non solo l'utilità, ma la necessità.

Egli difatti scrive nella sua relazione:

« Di quella parte dei vantaggi della proposta rettifica che si riferiscono all'esercizio non può occuparsi la Commissione vostra. Essa però crede suo dovere segnalare al Ministero l'importanza del rilievo fatto così opportunamente dal comune di

Carignano e dai suoi rappresentanti. È esatta l'affermazione che un ponte solo, quello sul Po a Moncalieri, serve a tutte le linee al sud di Torino, donde il pericolo e il danno d'una interruzione del medesimo, la quale farebbe isolata da quella parte una città importante come Torino.

« In tal caso le dirette comunicazioni di Torino con Savona, con Alessandria e con Genova sarebbero impossibili, e non potrebbero effettuarsi che col percorso Torino-Castellosso-Casale-Valenza-Alessandria, il quale sarebbe per Genova di chilometri 195 in confronto dei 156 che uniscono la comunicazione diretta.

« Per Savona si potrebbe percorrere la Torino-Airasca-Brà, o la Torino-Castellosso-Casale-Asti-Aqui con chilometri 171 la prima, 239 la seconda in confronto dei 146 dell'attuale comunicazione diretta. Il danno d'una simile situazione sarebbe incalcolabile, ed il prevenirlo è doverosa saggezza, come il segnalarne il pericolo è stretto dovere ».

Parole d'oro sulle quali richiamo il pensiero e l'attenzione del Governo. (*Approvazioni*).

A questo riguardo io gli rispondo subito che, anche ammettendo che la clausola fosse a favore dello Stato concedente, oggi lo Stato stesso per l'aumentato movimento deve riconoscere essere giunta l'epoca di sciogliere la riserva e mantenere la condizionale promessa fatta nel 1859.

E difatti questo aumentato movimento si è verificato su tutte le linee secondarie che fanno capo a Carmagnola; su quella di Savona poi ha raggiunto ormai il suo limite massimo.

Oltre a ciò nuove linee si stanno costruendo quali la Cuneo-Nizza convergenti pur'esse a Carmagnola. È quindi ovvio concludere che si sono esuberantemente verificate quelle condizioni alle quali il Governo subordinava l'esecuzione dell'allacciamento diretto Carmagnola-Torino.

La costruzione di questa linea è quindi il compimento logico naturale della Torino-Savona; è la cessazione di uno stato di cose provvisorio per passare al definitivo; è l'adempimento d'un impegno assunto dal Governo e subordinato a date e determinate circostanze, che si sono oggi ampiamente verificate.

Io ho già esposti alla Camera, sulla guida della bella relazione dell'ingegnere Giuseppe Verani di Carignano, i vantaggi che si ot-

terrebbero dalla progettata soluzione; e l'onorevole ministro e la Commissione conoscono perfettamente quel pregevole lavoro.

Vede quindi la Camera, che qui si tratta di un grande, legittimo interesse di Torino e del Piemonte, al quale è stretto dovere del Governo di provvedere.

Ed io mi permetto ancora di far rilevare che al progettato tronco si sono dichiarati favorevoli non solo i rappresentanti di Torino e Savona, ma quelli di tutti i comuni della linea, i fautori della variante Mondovì-Saliceto, quelli della Fossano-Mondovì-Ceva, quelli della Garessio-Oneglia e quelli della Cuneo Nizza di imminente costruzione.

È quindi un plebiscito delle regioni Ligure e Piemontese!

Ed ora non se l'abbia a male l'onorevole Giolitti, presidente del Consiglio, se mi permetto in questa questione di domandare il suo appoggio.

Io ricordo che l'11 gennaio 1885 ebbe luogo a Mondovì una imponente adunanza nel Civico Palazzo di Breo, presieduta dal sindaco d'allora, commendatore avvocato B. Semina, per trattare dei miglioramenti della linea Torino-Savona.

A quella adunanza solenne presero parte le Rappresentanze di 40 comuni, parecchi membri del Consiglio provinciale, i sindaci di Cuneo, Fossano e Saluzzo, i deputati Delvecchio, Chiapusso, Buttini e Sineo.

Fra le varie adesioni, numerosissime, mi piace di ricordare quella dell'onorevole Giolitti, il quale scriveva al sindaco di Mondovì la seguente lettera:

« Roma, 8 gennaio 1885.

« Egregio Sindaco,

« Ho ricevuto il suo gentile invito alla riunione che si terrà in Mondovì il giorno 11 del mese corrente per discutere e deliberare intorno ai mezzi di affrettare i lavori di complemento e miglioramento della ferrovia Torino-Savona.

« Sono molto dolente che doveri d'ufficio mi trattengano a Roma e mi rendano perciò impossibile di trovarmi a Mondovì. Le assicuro però che non mancherò di adoperarmi con tutte le forze perchè sia raggiunto lo scopo giustamente desiderato da codesta città e che interessa pure grandemente l'intera provincia.

« Sono lieto intanto di avere occasione di mandare un cordiale saluto al sindaco della città dove sono nato.

« Devotissimo suo

« Giovanni Giolitti ».

Orbene in quella assemblea si votava all'unanimità un ordine del giorno proposto dall'onorevole Buttini: « riconoscendo la necessità della costruzione del tronco Carmagnola-Carignano-Torino, quale unico modo per rendere la linea di Savona indipendente dalle altre già troppo gravate di servizio ».

Onorevole Giolitti, si ricordi di quell'assemblea e della sua adesione, faccia alleanza con me, mi aiuti nella buona causa, e chissà che fra tutti e due non riusciamo a vincere l'ostinazione dell'onorevole Bertolini! (*Viva e prolungata ilarità*).

Riassumendo, io voglio sperare che il Governo farà buon viso a questa mia proposta, pensando anche che si tratta di studi già quasi completi, ai quali si può provvedere colle ordinarie risorse di bilancio, anche senza intaccare la somma stanziata alla lettera G, articolo 1° della legge.

Si pensi che questa linea traverserebbe regioni eminentemente industriali ed agricole, floride e popolose; e quindi, dato il lieve costo, sarebbe di reddito certo e sicuro.

Si pensi che si tratta di popolazioni oneste e laboriose che non hanno mai chiesto nulla al Governo; che accettando la proposta variante si sarà fatta opera buona a pro del Piemonte, che non fu certo avvantaggiato dal progetto di legge, ed al tempo stesso si sarà fatto cosa utile allo Stato, senza grave sacrificio delle finanze.

Io confido che trattandosi di così modesto desiderio, la Camera vorrà appoggiare col suo voto il mio ordine del giorno. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Masoni, che è così concepito:

« La Camera raccomanda al Governo: di adottare una opportuna soluzione del problema finanziario, che renda possibile la costruzione delle nuove linee direttissime in un tempo minore del periodo di sedici anni previsto dal disegno di legge; di provvedere al pronto miglioramento delle condizioni di armamento e di esercizio delle grandi linee attuali, così da conseguirsi subito un notevole vantaggio nella durata dei percorsi con treni direttissimi ».

L'onorevole Masoni però non si era iscritto nella discussione generale; il suo ordine del giorno non può quindi essere svolto.

Così debbo avvertire anche gli onorevoli Nicola Falconi, De Michele-Ferrantelli, Giuliani e Leone, che si trovano nelle stesse condizioni, che i loro ordini del giorno non potranno essere svolti, sempre ai termini dell'articolo 77 del regolamento.

Spetterebbe ora all'onorevole Luciani di svolgere il suo ordine del giorno; ma essendo già passate le sei e mezzo, chiedo all'onorevole Luciani se intenda di svolgerlo ora.

LUCIANI. Chiederei di svolgerlo domani.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è dunque rimesso a domani.

Debbo avvertire la Camera che ci sono ancora trentadue oratori iscritti; perciò propongo che sin da domani nessun oratore possa rifiutarsi di parlare, se non siano passate le sette. (*Benissimo!*)

(Così rimane stabilito).

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica di oggi ha verificato non essere contestabile la elezione seguente e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida la elezione medesima:

Collegio di Gorgonzola: dottor Daniele Crespi.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvi i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione. Proclamo perciò eletto a deputato di Gorgonzola l'onorevole Daniele Crespi.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza presentate oggi.

SCALINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto interroga i ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio sulla ancora mancata osservanza della legge sulla risicoltura e segnatamente delle disposizioni che riguardano l'orario di lavoro in alcuni comuni del Novarese e

Vercellese e di quelle che riguardano l'età dei ragazzi applicati alla monda in alcuni comuni del circondario di Pavia e nel comune di Balzola di Casale; e sopra l'indifferenza delle autorità locali di fronte alle denunce.

« Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se e quando saranno presentati i nuovi provvedimenti legislativi per i banchi lotto.

« Mira ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se non intenda reprimere l'abuso di elevare artificiosamente l'agio dei banchi lotto per giovare ad ottenere vantaggiosi trasocchi.

« Mira ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno su tutta l'opera del Commissario regio presso il comune di Alessandria, e specialmente sull'eccesso di potere compiuto dal Commissario stesso, a carico degli interessi della città, con la ripartizione dei consiglieri per frazioni, consentita soltanto al Consiglio comunale direttamente od indirettamente e nel caso attuale, sollecitata e deliberata in modo da assumere l'aspetto di uno sconvenientissimo atto di partigianeria politita.

« Zerboglio ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure l'interpellanza qualora da parte del ministro interessato non vi siano opposizioni, nel termine regolamentare.

La seduta termina alle ore 18.30.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

1. Per gli ospedali riuniti di Roma (1029).
2. Acquisto del fabbricato ad uso della Scuola allievi ufficiali reali carabinieri (1002).
3. Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle volture negli antichi catasti (1022).

4. Provvedimenti relativi alle tombole e alle lotterie (796 e 796-bis).

5. 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).

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

7. 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 magazzini militari (967).

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

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

10. Proroga del termine per il cambio delle vecchie cartelle del credito fondiario in liquidazione del Banco di Napoli in cartelle di nuovo tipo (999).

11. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908 (1000).

12. Concorso dello Stato nelle spese per le onoranze ad Evangelista Torricelli e per la Mostra d'arte in Faenza (1013).

13. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1907-908 (1036).

14. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-1908 (1038).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

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

Autorizzazione di una tombola a beneficio dei Regi Ospedali ed Ospizi di Lucca (1034).

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

Concessione e costruzione di ferrovie (962).

4. *Seconda lettura del disegno di legge:*

Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

8. Mutualità scolastiche (244).

9. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

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

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

12. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28. Autorizzazione di maggiore assegnazione nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908 per le spese della Commissione d'inchiesta sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e della Sicilia (991).

29. Maggiore spesa per la costruzione di un edificio ad uso di sede della Regia Legazione italiana in Cettigne (992).

30. Proroga della tombola telegrafica a favore degli Istituti ospedalieri di Cagliari (1046).

31. Riordinamento del regime dei Tratturi del Tavoliere di Puglia (328 e 338-bis).

32. Modificazioni alla legge 22 luglio 1906, n. 534, sulle rivendite di privative di sali e tabacchi (947).

33. Stato degli impiegati civili (1035) (*Approvato dal Senato*).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.