

DXXIII.

2^a TORNATA DI VENERDÌ 12 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

INDICE.

Ferrovie (Seguito della discussione del disegno di legge)	Pag. 22612	Acquisto del fabbricato ad uso della scuola allievi ufficiali reali carabinieri : Pag. 22634	
ANGIOLINI	22627	Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle volture negli antichi catasti	22634
BERTOLINI, ministro	22640	Provvedimenti relativi alle tombole e lotterie	22634
BIANCHERI	22621	Sulla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle pensioni dei funzionari delle amministrazioni pubbliche	22634
CAMERA	22629	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.	22634
FANI	22625		
GIULIANI	22645		
GIUSSO	22640		
LEALI	22645		
LUCERNARI	22631		
LUCIANI	22612		
LUZZATTI	22618		
MARAINI CLEMENTE	22628		
MASCANTONIO	22630		
PANIÈ	22642		
PANNA	22632		
PINI	22646		
SPIRITO FRANCESCO	22635		
RUBINI	22647		
Interrogazioni:			
Linee Verona-Rovigo e Mantova-Monselice:			
DARI, sottosegretario di Stato	22610		
MERITANI	22610		
Sezione dei veicoli in Torino (soppressione):			
DARI, sottosegretario di Stato	22610		
PANIÈ	22611		
Osservazioni e proposte:			
Lavori parlamentari:			
CAVAGNARI	22652		
DE MICETTI	22651		
GIOLITTI, presidente del Consiglio	22651-52-53		
PRESIDENTE	22651-52-53		
RONCHETTI	22655		
Relazione (Presentazione):			
Tombola a favore dell'ospedale di Barletta (BOLOGNESE)			22651
Rinvio e ritiro di interrogazioni:			
GREPPI	22610		
PRESIDENTE	22609-10		
Votazione segreta (Risultamento):			
Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale comunale di Nicotera			22633
Autorizzazione di una tombola a beneficio dei regi ospedali ed ospizi di Lucca			22633
Per gli ospedali riuniti di Roma			22634

La seduta comincia alle 14.5.

SCALINI, segretario, legge il processo verbale della tornata di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi per motivi di famiglia, gli onorevoli: Marescalchi, di giorni 4; Testasecca, di 10. Per motivi di salute, l'onorevole Modestino, di giorni 10.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Le prime cinque interrogazioni, come già avvertii ieri l'altro, debbono essere mantenute nell'ordine del giorno, perchè l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha dovuto, per ufficio pubblico, recarsi a Palermo.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Greppi al ministro dell'interno; ma essa ri-

mane nell'ordine del giorno, essendo assente l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

GREPPI. Sta bene. Già eravamo d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Seguirebbe la interrogazione dell'onorevole Leali al ministro dei lavori pubblici « per sapere se siano vere le notizie riportate dai giornali sugli sperperi per comper di pietra pomice, di stoffa di velluto, di vagoni, di automotrici e di macchine poste in riparazione e quindi lasciate inutilizzate nei piazzali, e se non creda provvedere con una inchiesta per l'accertamento dei fatti denunziati ».

Ma l'onorevole Leali ha ritirato questa interrogazione.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Meritani al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda provvedere al miglioramento del servizio ferroviario sulle linee Verona-Rovigo e Mantova-Monselice colla costruzione di un secondo binario sul tronco Cerea-Legnago, comune alle due linee ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'Amministrazione ferroviaria non è punto persuasa della necessità di questo raddoppiamento di binario. La ragione appare semplice: in quel tratto intermedio cui si riferisce la interrogazione dell'onorevole Meritani, corrono giornalmente dieci coppie di treni, e ne potrebbero correre almeno altrettante senza compromettere il buon andamento del servizio, come avviene infatti in molti altri tratti delle reti di Stato.

Ad ogni modo, questa stessa risposta fu data nel mese di gennaio all'onorevole Stoppato, e nello scorso maggio all'onorevole Maraini; ella comprende come, in così breve corso di tempo, non sia lecito, senza gravi ragioni sopravvenute, mutare avviso. Ella avrà così due compagni al duolo, ed io; col prevederla, avrò attenuato il dispiacere per la sua mancata soddisfazione.

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

MERITANI. Benchè non possa dichiararmi soddisfatto, non posso negare che la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato sia stata molto cortese. Ad ogni modo, se ho presentato questa interrogazione, l'ho fatto per sollecitazioni ripetute da parte degli enti locali, e perchè l'ho riconosciuta giusta per tre motivi.

In primo luogo perchè il primo binario importerebbe una spesa limitatissima, trattandosi semplicemente dell'armamento, poichè la sede stradale è abbastanza larga per potervi costruire il secondo binario.

In secondo luogo perchè il movimento dei treni che nei tempi normali è già abbastanza notevole, come ha riconosciuto l'onorevole sottosegretario di Stato, è facilmente soggetto ad aumentare per certe occorrenze già verificatesi, e che potrebbero rinnovarsi.

Infatti questa è una linea sussidiaria di altre grandi arterie, e può essere utilissima quando queste si interrompono, come è avvenuto per la rottura del ponte sul Reno nel 1895, e durante la grande alluvione del 1905, per la quale s'interruppe la via ferroviaria vicino a Montebello, sì che tutti i treni della linea Venezia-Bologna e Venezia-Verona dovettero transitare per due o tre mesi per Legnago. Queste evenienze, che possono rinnovarsi, hanno dimostrato la necessità e l'urgenza del doppio binario.

Il terzo motivo, che io credo abbastanza importante, è questo che, se non erro, nel 1905 la Società esercente la rete Adriatica aveva già disposto degli studi che furono completati; ma poi non si venne alla esecuzione per motivi, che sarebbe inutile di ripetere qui.

La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, che era da prevedere, non mi scoraggia affatto, perchè, dati questi motivi da me presentati oggi, spero che questo binario se non si farà subito, si farà però nel tempo più breve. Intanto io ho qui espresso il desiderio, che mi pare legittimo, di tutti gli enti locali interessati.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Paniè, Daneo, Albertini, Di Cambiano al ministro dei lavori pubblici « per sapere se effettivamente sia stata deliberata dalla Direzione generale delle ferrovie la soppressione in Torino della sezione regionale dei veicoli e quali ragioni avrebbero determinato questo provvedimento ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quando lo Stato nel 1905 assunse l'esercizio ferroviario, trovò suddiviso in due separate sezioni questo servizio della fornitura e della ripartizione dei veicoli; servizio importantissimo, soprattutto per l'Alta Italia, che, come l'onorevole Paniè

m'insegna, assorbe i due terzi del materiale di tutta la rete di Stato.

Se si lasciarono le cose come erano, fu semplicemente in via di esperimento. Ora l'esperimento è fatto; e bisogna confessare che l'esperienza di questo triennio ha rilevato molti gravi inconvenienti della separazione in due uffici diversi di questo servizio delicato, da cui dipende grandemente la regolarità di quasi tutti gli altri servizi, e specialmente l'equilibrio dei porti con tutte le stazioni intermedie.

Orbene, l'esperienza ha additato la necessità assoluta di riunirlo in un solo ufficio e in una sede più centrale; e quindi, da Bologna e da Torino le due sezioni saranno spostate e riunite in una sola delegazione a Milano.

Torino non perde da questo spostamento che circa quaranta impiegati, Bologna non ne perde che circa venticinque; mentre la Amministrazione ferroviaria se ne ripromette notevolissimi vantaggi nell'interesse del servizio generale, che poi vuol dire interesse del pubblico.

Per queste ragioni, non credo che gli onorevoli colleghi interroganti vorranno muover lagnanza di un provvedimento che l'esperienza delle cose ha imposto come una necessità, od almeno consigliato come una opportunità veramente sentita.

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

PANIE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue risposte che, come al solito, sono state altrettanto cortesie quanto precise. Ma, in realtà, come egli comprenderà, non posso dichiararmi soddisfatto.

Sono pronto a riconoscere che l'interesse generale deve prevalere sugli interessi particolari per quanto questi possano essere legittimi. Nè io verrei ad elevare proteste a nome di Torino quando il sacrificio suo fosse realmente richiesto da interessi di ordine generale. Torino ha fatto ben altri sacrifici per l'utile del Paese per insorgere oggi a causa di un trasloco di impiegati, fossero quaranta, come dice l'onorevole sottosegretario di Stato, o fossero anche più.

Ma io devo fare delle riserve — me lo permetta l'onorevole rappresentante del Governo — sul punto che egli ha posto come fondamentale, e cioè se proprio l'interesse generale richiedeva quel trasloco.

Non sono in condizione di affrontare su tale argomento con lui una discussione

a fondo sia perchè la natura dell'interrogazione non me lo permetterebbe, sia anche perchè le ragioni che hanno determinato il provvedimento soltanto ora e per bocca di lui sono rese note. Ma io domando semplicemente: quali inconvenienti si sono avuti nel triennio d'esperienza in cui la sezione veicoli è rimasta a Torino? Quali maggiori vantaggi si avranno dal suo trasloco? E perchè tutto l'ufficio non si è concentrato a Torino? In sostanza: io non vorrei che, con la speciosa considerazione dell'interesse generale, si soddisfacessero preferenze e simpatie, che nessuna Amministrazione, e men che mai un'Amministrazione dello Stato, deve sentire.

Intanto la verità, e spiacevole, è questa: che a Torino, dopo che l'azienda ferroviaria è statale, i traslochi degli uffici si susseguono. Oggi è quello della sezione veicoli. Poco tempo fa era quello dell'ufficio approvvigionamenti, che venne portato via da Torino, con grande danno per l'industria, sebbene fosse in sede quanto mai opportuna, per trovarsi in uno dei maggiori centri industriali!

Mi consenta poi l'onorevole sottosegretario di Stato ancora una raccomandazione.

Dai giornali locali che pubblicarono la notizia del trasloco, ho rilevato che esso venne portato a notizia degli impiegati all'ultimo momento, con grave, con evidente turbamento degli interessi loro e delle loro famiglie. Ora se il fatto è vero, io non potrei approvarlo, e credo che lo si debba evitare in analoghe contingenze.

Convegno che le amministrazioni non abbiano a subordinare le loro esigenze al comodo degli impiegati. Ammetto ancora che gli impiegati discutono troppo e troppe volte gli ordini dell'Amministrazione.

Ma quando le ragioni del servizio e della disciplina si possono conciliare coi riguardi verso gli impiegati, è nell'interesse stesso del buon andamento del servizio usare tali riguardi. Ora se il provvedimento del trasloco fu il frutto di un esperimento di tre anni e fu quindi tanto maturato, ben poteva essere partecipato agli impiegati in modo meno improvviso.

Non so se questa mia osservazione possa avere ancora un effetto pratico nel caso presente. Ad ogni modo lo si voglia tener presente per altre simili ricorrenze, che mi auguro non abbiano più a ripetersi ai danni di Torino!

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

Volazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del-giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo Ospedale comunale di Nicotera;

Autorizzazione di una tombola telegrafica a beneficio dei regi Ospedali ed Ospizi di Lucca.

Propongo che si proceda anche alla votazione segreta dei seguenti sei disegni di legge fra quelli approvati stamane, rimettendo ad altra seduta la votazione segreta degli altri:

Per gli ospedali riuniti di Roma;

Acquisto del fabbricato ad uso della Scuola allievi ufficiali reali carabinieri;

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle volture negli antichi catasti;

Provvedimenti relativi alle tombole e lotterie;

Sulla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle pensioni dei funzionari delle amministrazioni pubbliche;

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

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Si faccia la chiama.

SCALINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

Proseguendo nello svolgimento degli ordini del giorno, viene ora quello dell'onorevole Luciani così concepito:

« La Camera, convinta che altri legittimi interessi ferroviari, nel disegno di legge non contemplati, reclamino sollecite provvidenze da parte del Governo e del Parlamento, passa all'ordine del giorno ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Luciani ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

LUCIANI. Onorevoli colleghi. L'ordine del giorno del quale avete udito la lettura, trova la sua spiegazione nei molteplici desideri manifestati in questi giorni, durante i quali si è svolta la discussione generale del disegno di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici; e, per la parte che più particolarmente mi riguarda, trova il suo complemento in un emendamento all'articolo primo che, oltre all'ordine del giorno, io ho pure presentato, emendamento per il quale il Governo sarebbe autorizzato a variare il tracciato della linea stabilita dall'articolo 60 della legge 31 marzo 1904, contenente provvedimenti speciali a favore della Basilicata, sostituendo ad esso una disposizione per la quale la nuova linea, toccando, dopo il comune di Altamura, i comuni di Cassano, San Nicandro, Bitritto e Loseto, raggiungerebbe direttamente Bari; e ciò alla condizione espressa nell'emendamento stesso che, tenuto conto della spesa occorrente per la completa costruzione dell'una e dell'altra strada, nonchè del contributo degli interessati al nuovo tracciato, del maggior traffico sicuramente prevedibile, e di altre circostanze di fatto, resti escluso ogni aggravio per l'erario dello Stato.

Quello che domando a favore delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, non costituisce un desiderio nuovo. Esso trova la sua origine in epoca remota. Voi sapete che la provincia della Basilicata, alla quale non è bastato il vanto di essere in ogni tempo rappresentata alla Camera da uomini di alto talento e di indiscusso valore personale, per essere liberata da quello stato di semi-isolamento al quale è condannata per il fatto della mancanza di rapidi mezzi di comunicazione, da un pezzo guardava al porto di Bari come allo sbocco naturale dei suoi prodotti. *(Interruzione del deputato Pansini).*

Onorevole Pansini, non cominci troppo presto a interrompere. Freni la sua impazienza oratoria!

Dunque la provincia di Basilicata guardava al porto di Bari come allo sbocco naturale dei suoi prodotti, come al porto più vicino, perchè tanto i passeggeri che le merci amano seguire, per raggiungere la loro meta, la via più breve.

Questa non è una opinione discutibile, perchè è insegnata dalla geografia.

PANSINI. Non è il più vicino.

LUCIANI. Guardi la carta geografica, onorevole Pansini!

PANSINI. La guarderemo insieme.

LUCIANI. Io l'ho già guardata. E la città di Bari volgeva l'occhio al mercato della Basilicata come ad un mercato da attirare ai suoi commerci. Fu perciò che venti anni addietro si costituì un consorzio fra le due provincie di Bari e di Basilicata, consorzio che si ispirava ad una grande solidarietà interprovinciale, della quale vorrei sperare che non fosse ancora spenta l'eco.

Il consorzio studiò il tracciato di una ferrovia, la quale avrebbe dovuto collegare Matera, capoluogo di quella parte della detta provincia che è più vicina alle Puglie, direttamente con la città di Bari, seguendo un tragitto press' a poco simile a quello a favore del quale porto la mia modesta parola.

Le due provincie si obbligarono ad un contributo complessivo di 800 lire annue. Esse, a mezzo dei loro uffici tecnici, fecero gli studi occorrenti e compilarono un progetto che fu sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e da esso approvato con parole di lode. Ma, per circostanze superiori alla volontà delle provincie stesse, il progetto restò a lungo allo stato di desiderio, finchè venne la legge del 1904 sulla Basilicata.

È noto che l'onorevole Zanardelli, allo scopo di assicurare la circolazione a quella nobile regione d'Italia, addossò allo Stato la spesa occorrente per una linea che doveva collegarla all'Adriatico. Ma in quella occasione, per sole ragioni di economia, fu pensato di non costruire tutta la linea che avrebbe dovuto collegare Matera a Bari, ma di costruire solamente la parte occorrente perchè si potesse raggiungere la stazione di Grumo, che è sulla linea Taranto-Bari; stazione dalla quale, mediante la eventuale interposizione di una terza rotaia, la linea potrebbe continuare fino a Bari.

Il progetto feriva profondamente gli interessi delle popolazioni della provincia di Bari che avevano dedicato tanti sforzi alla risoluzione del problema di essere collegate al capoluogo. Esse pertanto si allarmarono e fecero le opportune pratiche perchè si ritornasse all'antico progetto.

Ma la legge venne rapidamente in discussione ed accadde allora che l'onorevole Di Tullio, tenuto lontano da altri impegni, non arrivò alla Camera se non all'indomani del

giorno in cui era stato discusso e approvato l'articolo 56 della legge, diventato poi il 60; articolo che stabilisce il tracciato della linea in questione.

L'onorevole Di Tullio dovette pertanto ricorrere ad un artificio, presentando un articolo 56 bis, il quale veniva sostanzialmente a contraddire il contenuto dell'articolo 56 e secondo il quale il tracciato diventava facoltativo.

La proposta, fatta intempestivamente, ebbe la sorte che doveva avere.

L'onorevole Di Tullio domandava il termine di due anni, entro il quale egli si riprometteva di presentare un progetto concreto intorno alla variante da lui caldeggiata, e per ottenere gli impegni degli enti interessati, per un sussidio tale da rendere più conveniente per lo Stato la costruzione secondo il tracciato da loro propugnato.

Ma, come era da prevedere, il compianto relatore della legge dichiarò che non poteva accettare questa variante, e all'onorevole Di Tullio, il quale vivamente rammaricato, domandava che gli si fosse concesso almeno il termine di un anno, o di sei mesi, l'onorevole Torraca rispose che qualsiasi concessione era impossibile perchè i rappresentanti della Basilicata nutrivano sincera fiducia che entro il termine di due mesi si sarebbe messo mano, senza uopo di altri studi, all'esecuzione della linea progettata.

È superfluo rilevare che tali speranze non erano fondate, perchè sono trascorsi quattro anni e le linee della Basilicata sono ancora di là da venire!

Andata la legge al Senato, l'Ufficio centrale all'uopo nominato ebbe ad esaminare le nuove rimostranze inviate dalle popolazioni interessate e i memoriali intorno all'argomento trasmessi all'Alto Consesso.

Esso si rese conto della ragionevolezza delle aspirazioni relative alle proposte varianti e delle opportunità di appagarle; considerando tuttavia che una qualsiasi modificazione della legge avrebbe determinato il suo ritorno alla Camera elettiva, e quindi altri perditempi, ricorse all'espedito che in simili circostanze si adotta: quello di introdurre nella relazione gli elementi per una interpretazione larga.

Fu perciò scritto nella relazione dall'Ufficio centrale il brano seguente:

« L'Ufficio centrale non ha competenza, nè dati per alcun giudizio di merito, nè per apprezzamenti comparativi.

« Esso ritiene per altro, data anche e

chiesta venia alla necessità da tutti subito dalla preparazione frettolosa della legge, di non eccedere il proprio compito nello esprimere la raccomandazione che le indicazioni dell'articolo 60, n. 1, si abbiano a ritenere di massima per l'andamento generale della linea, restando impregiudicata ogni questione di tracciato, che il Governo studierà e farà studiare all'atto della esecuzione, affinché sieno soddisfatte quanto meglio è possibile le lunghe aspirazioni delle due provincie finitime».

Molte pratiche sono state fatte dopo presso i vari ministri perchè adottassero l'interpretazione voluta dall'Ufficio centrale del Senato; ma invano, perchè i ministri che si sono succeduti, ispirandosi a scrupoli eccessivi, hanno costantemente opposto una *fin de non recevoir*, dichiarando di non potere violare la parola della legge.

Non è quindi da meravigliarsi se, alla prima occasione nella quale il problema ferroviario è stato ripreso in esame, le popolazioni interessate abbiano riaperto l'animo alla speranza, offrendo questa legge il destro di modificare le disposizioni dell'articolo 60, n. 1 della legge 31 marzo 1904, nel senso che, abbia a lasciare libera la scelta del tracciato, come l'Ufficio centrale del Senato ne aveva esplicitamente manifestato il voto.

Il tracciato proposto dai comuni che mi onoro di rappresentare, offre, di fronte a quello stabilito dalla legge del 1904, tutti i requisiti che occorrono perchè in materia ferroviaria una linea sia preferita ad un'altra concorrente.

Innanzitutto quello del minor percorso, giacchè la linea progettata dovrebbe percorrere, tra Altamura e Grumo, chilometri 30 e 478 metri, e, tra Grumo e Bari 22 chilometri; in complesso quindi essa sarebbe lunga chilometri 52, 478.

Invece la linea che da Altamura andrebbe direttamente a Bari toccando Cassano, San Nicandro, Bitritto e Loseto, sarebbe lunga non più di chilometri 50 e 985 metri. Si tratta quindi di una differenza di circa un chilometro e mezzo, differenza che non è trascurabile.

Le ragioni del traffico sono inoltre tutte a favore della variante che io sostengo.

Il tracciato della legge del 1904, non raccoglierebbe, partendo da Matera, che il traffico delle città di Matera e di Altamura: perchè la linea andrebbe ad innestarsi a

Grumo, come ho detto, sulla linea già in esercizio che congiunge Taranto a Bari. Ora, poichè i comuni esistenti su questa linea, quelli di Grumo, di Bitritto e di Modugno, non hanno che rapporti scarsissimi — sto per dire trascurabili — con la provincia di Basilicata, e ne hanno invece moltissimi col capoluogo della provincia, non si può far calcolo su qualsiasi contributo che questi comuni possano dare alla nuova linea: giacchè non daranno contributo maggiore di quello che danno attualmente alla linea Bari-Taranto.

Il tracciato da me propugnato raccoglierebbe invece, oltre il traffico delle città di Matera e d'Altamura, quello dei comuni di Cassano, San Nicandro, Bitritto e Loseto: trattasi di comuni che contano, in complesso, circa 20 mila abitanti e, come estensione di territorio, rappresentano 144 chilometri quadrati; comuni circondati da terreni ubertosi e che, da anni, non sognano che d'essere collegati al capoluogo della loro provincia. Le loro derrate e la loro produzione agricola, incanalandosi per quest'ultimo tratto della progettata linea, basterebbero di per sè a renderlo remunerativo.

Nè è a dire che la linea stessa, impiantata in sede propria e separata, farebbe una qualsiasi concorrenza all'ultimo tratto della ferrovia Bari-Taranto.

Chi questo asserisse mostrerebbe di non conoscere le condizioni nelle quali si svolge il traffico dei comuni dei quali si parla. È noto infatti che la difficoltà di raggiungere prima per vie rotabili, alla distanza di parecchi chilometri, la prossima stazione ferroviaria; la spesa del successivo carico sui carri ferroviari e l'altra del trasporto dalla stazione di arrivo al luogo di deposito o di inoltro, consiglia a preferire senz'altro il trasporto diretto per le vie carreggiabili. Avviene così che da Cassano, da San Nicandro, da Bitritto e da Loseto il traffico attualmente non si fa che per le strade ordinarie direttamente fino a Bari. Ciò posto, è innegabile che la nuova ferrovia, quando seguisse il percorso della variante, raccoglierebbe il traffico dei comuni intermedi, senza toglier nulla alla ferrovia Bari-Taranto.

Ma c'è qualche cosa di più. Dimostrerò che v'è una vera e propria convenienza finanziaria, a seguire la variante; dimostrerò, in altri termini, che propongo, contrariamente a quanto è accaduto a quasi tutti i colleghi che mi hanno preceduto o mi seguiranno, un buon affare.

Facciamo un confronto sommarissimo tra la spesa occorrente per l'esecuzione della linea, come fu adottata dalla legge del 1904, e la spesa occorrente secondo il tracciato da me sostenuto.

La spesa della linea da Altamura a Grumo (non ci occupiamo del tratto anteriore, quello da Matera ad Altamura, che rimane secondo l'una e l'altra ipotesi invariato) ascenderà a lire 2,438,308. Quella invece preventivata dagli uffici competenti per tutto il tronco che da Altamura raggiungerebbe Bari per Cassano, San Nicandro, Bitritto e Loseto, sarebbe di lire 4,014,770.

Ma tale differenza è semplicemente apparente, nel senso che essa si verificherebbe solo quando la linea della Basilicata si facesse semplicemente arrivare fino a Grumo. Non ho bisogno di rilevare, specialmente ai colleghi della Basilicata, che questa sarebbe una vera e propria iattura per la loro regione, perchè se la ferrovia, notisi bene, preventivata a scartamento ridotto, non arrivasse che fino a Grumo e quivi si arrestasse, molto probabilmente il traffico della Basilicata continuerebbe a svolgersi a trazione animale, non essendo certamente tollerabile per le derrate della Basilicata, di subire, in un percorso relativamente breve, il trasbordo al quale dovrebbero per necessità di cose sottostare a Grumo, dove dovrebbero essere caricate sopra altri carri, per seguire fino a Bari la ferrovia a scartamento ordinario.

Occorre dunque aggiungere, al preventivo della linea Matera-Grumo, la spesa, quale che sia, della interposizione della terza rotaia che da Grumo dovrebbe correre sino a Bari: interposizione che la legge dichiara facoltativa, ma che si manifesterà indispensabile, se non si vuole che la linea progettata riserbi alla Basilicata una delusione, anzi, peggio, una canzonatura.

La relativa spesa sarebbe per verità lieve: non supererebbe forse le 20 mila lire al chilometro; ad ogni modo, poichè si tratta di 22 chilometri, converrebbe detrarre dalla annunciata differenza la somma di lire 440 mila.

Tenuto conto di tutto questo e facendovi grazia di altri calcoli che affaticherebbero la vostra benevola attenzione, la differenza della spesa si riduce a meno di un milione e 200 mila lire: cifra che si può ritenere esatta, anche perchè il terreno sul quale la linea correrebbe è un terreno assolutamente pianeggiante, dove il costo chilome-

trico potrà raggiungere al più lire 100 o 110 mila.

Si consideri inoltre che, adottando il tracciato invocato dalla città di Bari e dai comuni interessati, lo Stato conseguirebbe questo notevolissimo vantaggio: di giovarsi, come è avvenuto per altre ferrovie, del sussidio che enti interessati, ossia l'amministrazione provinciale e quelle dei singoli comuni (compreso quello di Bari, che ha deliberato un contributo cospicuo), hanno già promesso per la ferrovia da costruirsi. Questo sussidio ascende alla cifra di circa 50 mila lire all'anno o poco meno.

Si può quindi affermare che, di fronte ad un maggior costo d'impianto di un milione e poco più, si ha un corrispettivo di 50 mila lire annue per settanta anni; cifra che di per sè è sufficiente a bilanciare la maggiore spesa. Ma il tornaconto appare anche più evidente, quando si consideri che gli enti interessati alla nuova ferrovia che, come ho detto, si sono costituiti in consorzio, invocheranno per la loro impresa, in base alle leggi esistenti — se la variante da loro propugnata non sarà accolta — il sussidio chilometrico governativo, che, adottandosi invece a nostra variante, sarebbe risparmiato.

Supponiamo pure che questo sussidio chilometrico sia il minore possibile, che si contenga entro i limiti di cinque mila lire soltanto. Tale sussidio, per la distanza di 28 chilometri, quanti ne corrono tra Cassano e Bari, rappresenta ancora una spesa di 140 mila lire annue, le quali, aggiunte alle 50 mila costituite dal sussidio chilometrico degli enti interessati formano la rispettabile somma annua di 190 mila lire la quale basterebbe ad ammortizzare in pochissimi anni la maggiore spesa che ho indicata, o quell'altra anche considerevolmente maggiore che si rendesse, per circostanze che io non sappia prevedere, eventualmente necessaria.

Si tratta dunque, come dicevo poc'anzi, di un vero buon affare: si tratta di costruire una linea, la quale, oltre che percorrere la suavia naturale, sarebbe incomparabilmente più redditizia dell'altra, e la cui maggiore spesa resterebbe compensata ad usura dai sussidi chilometrici assegnati dagli enti locali e dal risparmio del contributo governativo.

Ma come avviene, potrebbe domandarsi, che questa proposta non raccoglie il consenso di alcuni tra i colleghi rappresentanti

la provincia di Basilicata e dei rappresentanti di una parte della provincia di Bari?

È bene fare questa indagine ed esaminare fuggacemente le obiezioni che saranno probabilmente accampate, le quali possono essere fin da ora previste, perchè esse saranno certamente la riproduzione di quanto fuori di quest'Aula è stato detto.

I rappresentanti della provincia di Basilicata oppongono una preoccupazione che io non esito a qualificare legittima, o almeno spiegabilissima!

Essa però, lungi dal costituire un serio argomento, dimostra ancora una volta come certi inconvenienti del sistema parlamentare possono arrivare perfino a traviare le correnti più logiche del raziocinio. Alcuni colleghi della Basilicata osservano infatti, che essi hanno aspettato tanto tempo, che hanno dovuto sollecitare invano così a lungo la soddisfazione della loro più che legittima aspirazione di essere provveduti di una via conducente al mare, e che riaprire la questione sarebbe, per la loro regione, più che un pericolo, un danno da scongiurare ad ogni costo.

Si dice: questa è una questione risolta: risolta in un modo o nell'altro poco monta: rimetterla sul tappeto significa correre rischio di offrire al Governo il pretesto di rimandare alle calende greche l'esecuzione dei lavori.

Ma, onorevoli colleghi, è ovvio rispondere che, un'osservazione di questo genere avrebbe avuto il suo valore alcuni mesi addietro, quando si attendeva ancora che il Governo si decidesse una buona volta a provvedere i mezzi occorrenti per l'esecuzione della linea: ma oggi che siamo entrati nella fase esecutiva, oggi che i mezzi sono apprestati, sarebbe eccessiva apprensione, per verità, quella di temere che il confronto tra due tracciati riguardanti il tratto al di là di Altamura, possa rappresentare un serio pericolo per la Basilicata. Occorrerà, pur troppo, molto tempo, parecchi anni certamente, prima che il tronco Matera-Altamura sia costruito; ed è a questo che i primi fondi saranno dedicati. Quanto al successivo, a quello in questione, il Governo ne ha appena intrapreso gli studi, ed io auguro alle regioni interessate, auguro soprattutto alla Basilicata, che esse abbiano ad attendere l'inizio dei lavori per il solo tempo occorrente a completare il confronto che io invoco.

Resistenze di altro carattere vengono

dai comuni di Grumo, di Modugno e di Bitetto, i quali sembrano avere interesse a che la linea della Basilicata faccia capo a Grumo, e da Grumo proseguo fino a Bari, col mezzo della terza rotaia interposta. Io penso che questa non sia che un fenomeno di ipersensibilità, una manifestazione di amor proprio, dal quale quei comuni sono indotti a volere conservare gelosamente un beneficio, sia pure non mai reclamato, sia pure accidentalmente conseguito.

Onorevoli colleghi, io sento profondamente la solidarietà regionale, e dichiaro che non mi sarei peritato di domandare ai miei rappresentanti di rinunciare alle loro aspirazioni, o almeno di rinunciare a conseguirle per questa via, se si fosse trattato di ledere seriamente gli interessi di altri comuni appartenenti alla provincia, ai quali mi sento avvinto da legami di stima e di simpatia. Ma io devo altresì considerare che i comuni di Grumo, Bitetto e Modugno non hanno altri interessi apprezzabili, in ordine alla viabilità, se non quelli per i quali domandano di essere collegati al capoluogo della provincia. Scarsissimi infatti sono i loro rapporti con la Basilicata, dalla quale sono separati da ostacoli naturali e da una profonda differenza di tradizioni e di costumi. Togliendo quindi loro il vantaggio che possono attendersi da questa linea, non si toglie presso a poco nulla; mentre invece i comuni da me rappresentati domandano che la linea si svolga per il loro territorio, non per acquistare un mezzo di comunicazione con Matera, ma per essere collegati al capoluogo della loro provincia, a Bari.

Conviene infine dire una parola di una altra variante, della quale si è parlato in questi ultimi giorni: quella per la quale la linea non sarebbe spostata verso Est, ma invece verso Ovest e, da Grumo, correrebbe per Palo e per Bitonto, raggiungendo Bari dopo un lungo giro.

Ho ragione di credere che questa proposta e questa agitazione, non dico siano state artificiosamente suscitate, ma siano sbucate fuori allo scopo precipuo di costituire un contraltare alla variante che sposterebbe la linea verso Est. Basti per dimostrarlo, l'osservare che le popolazioni toccate dalla progettata deviazione, non hanno un serio interesse ad ottenere la ferrovia, per la ragione che il comune di Palo dista appena due chilometri dalla stazione di Bitetto, che esso considera come propria: e che il comune

di Bitonto è già collegato a Bari con una linea tramviaria, la quale risponde perfettamente ai bisogni del suo commercio.

Si può quindi essere certi che gli indicati comuni accetterebbero volentieri — anche per quella tale soddisfazione di amor proprio a cui ho dianzi accennato — il regalo di una nuova ferrovia, ma sarebbero ben lungi dal sobbarcarsi, per procurarsela, ad alcun serio sacrificio.

Essi sono troppo bene amministrati, per commettere tale errore.

Non vi sarebbe, d'altra parte, una ragione al mondo per obbligare le merci e i viaggiatori che vogliono dalla Basilicata raggiungere l'Adriatico, a fare una gita di piacere per il territorio bitontino, gita di piacere che costringerebbe le une e gli altri a percorrere oltre trenta chilometri in luogo di ventidue.

Gli ideatori della nuova variante non devono dimenticare che la linea Matera-Bari è destinata a soddisfare i bisogni della Basilicata, e che male si soddisferebbero tali bisogni, se la ferrovia, in luogo del percorso più breve, seguisse un lungo andirivieni.

Infine ho sentito parlare anche della necessità imprescindibile di attuare semplicemente la legge già approvata, di eseguire la linea come fu indicata nell'articolo 60 della legge sulla Basilicata. Si dice che la questione della nostra variante è già stata sollevata durante la discussione della legge del 1904, e che l'averla il Parlamento risolta nel senso che tutti sanno, costituisce un ostacolo insormontabile a che si introduca qualsiasi modificazione. Ma è facile obiettare che la questione non fu, nel corso della discussione della legge sulla Basilicata, neanche deliberata, giacchè, come ho già accennato, venne tirata in campo intempestivamente, quando già l'articolo corrispondente era stato approvato, e si pretendeva che la Camera tornasse sulla deliberazione, per votare un articolo che evidentemente allontanava i fini, allora ritenuti immediati, della legge. Si può anche aggiungere che il Senato, col brano che ho avuto l'onore di leggere, suggeriva al Governo, senza obbligare la legge a ritornare alla Camera, il mezzo per rimediare all'inconveniente di avere designato la strada meno rispondente ai bisogni delle popolazioni baresi.

Ma poi, in fin dei conti, se pure questa questione fosse stata risolta di proposito, nulla ci obbligherebbe a persistere nel-

l'errore, quando riconoscessimo di averlo commesso.

Il Parlamento ha appunto la funzione di modificare le leggi esistenti, ed a noi tocca ogni giorno di approvarne qualcuna; oggi anzi ci è toccato, nella seduta antimeridiana, di approvarne parecchie, come ne fanno fede le molte urne che sono parate per raccogliere le votazioni a scrutinio segreto.

È dunque una infantilità quella di sostenere che il Parlamento sia vincolato da una legge, precedentemente votata, se buone ragioni consigliano di modificarla.

Io, o signori, ho finito. Sarà forse ingenuità la mia, ma credo che il proposito del Governo, che viene in molte guise manifestandosi, di nulla consentire e di nulla variare nelle proposte disposizioni, sarà vinto dalla modestia della mia domanda e dalla logica indistruttibile che ne costituisce il fondamento.

Io comprendo, onorevole ministro, che opportunità politiche possano consigliare la resistenza sistematica a tutte le domande — la cernita delle quali non sarebbe agevole e darebbe luogo a dibattiti infiniti e ad insanabili malcontenti —, comprendo che ella voglia tener inesorabilmente chiusa una porta, per la quale, una volta aperta, troppi interessi farebbero ressa per entrare, e troppi denari dovrebbero uscire; comprendo che la voce di interessi contrastanti, abilmente suscitati, e le eccessive preoccupazioni di campanile, possano paralizzare il buon volere di un ministro e consigliargli di adagiarsi nel rispetto feticistico di disposizioni che, a ragione od a torto, hanno avuto la consacrazione legislativa.

Ma ben altro io mi attendo da lei, dal suo ingegno, e soprattutto dal senso — che tutti in lei riconoscono profondo — delle alte responsabilità inerenti al suo ufficio.

Trattasi, onorevoli colleghi, di sacrosanti interessi di popolazioni laboriose, che da molti anni dedicano non solo gli sforzi della loro tenace volontà, ma ancora notevoli sacrifici pecuniari alla risoluzione del problema di avviare più facilmente i frutti delle loro sudate fatiche al loro sbocco naturale; trattasi delle ragioni di una città fiorente che, per virtù della meravigliosa attività dei suoi figli, non fiaccata dalle vecchie e nuove delusioni, ha saputo in meno di mezzo secolo trasformarsi da un modesto capoluogo di provincia in uno dei maggiori centri delle industrie e dei commerci italiani.

Questi interessi e queste ragioni non domandano che di essere serenamente, obiettivamente esaminati e vagliati.

È una onesta domanda, che non può onestamente essere respinta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si intende che l'onorevole Luciani abbia svolto anche l'aggiunta all'articolo 2.

Vorrei pregare in proposito tutti coloro, che hanno proposto delle aggiunte, che, se esse non sono tali da sostituire completamente l'ordine del giorno, ma che possano, di per sé stesse, dar luogo a lunghi discorsi, a risposte, ad obiezioni, se le riservino al momento opportuno; perchè allora saranno costretti naturalmente a stare entro determinati limiti. Invece, col cumulare, nello svolgimento degli ordini del giorno, quello di tali aggiunte, gli oratori dev'ano dall'argomento principale ed io non ho la possibilità di trattenerli. (*Benissimo!*).

Viene dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Luzzatti, sottoscritto anche dagli onorevoli Tecchio, Solimbergo, Loero, Vendramini, Papadopoli, Eugenio Valli, Bianchini, Galli, Teso.

Ne do lettura:

« La Camera raccomanda al Governo la sollecita esecuzione delle ferrovie venete proposte nel presente disegno di legge e il pronto studio di altre che non vi furono comprese e si collegano con l'interesse generale dell'Italia ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

LUZZATTI. La controversia che ha vivamente appassionato la Camera...

Voci. Forte, forte!

PRESIDENTE. Facciano silenzio, e sentiranno.

LUZZATTI. ...in questi giorni intorno alla difesa economica e militare delle provincie venete nelle sue relazioni con l'Italia, non può, a mio avviso, rimanere senza nuove considerazioni per la gravità dell'argomento.

I deputati veneti, anche prima che il simpatico nostro collega Felissent facesse irruzione in questa Camera, (*Viva ilarità*), si erano più volte adunati per esaminare con patriottica cura il gravissimo problema della difesa del confine orientale e tutti concordi avevano formulato alcune propo-

ste, che furono presentate all'onorevole Giolitti.

Fra i componenti la Commissione veneta, da me presieduta, era l'onorevole Bertolini, il quale partecipava alle nostre angosce e alle nostre istanze.

Il presidente del Consiglio si persuase della giustizia di tutte le nostre domande e prese impegno nel più breve tempo possibile di tradurle in atto; con provvedimenti militari e ferroviari.

Infatti questo disegno, che ora discutiamo, adempie le promesse allora fatte dal Governo a noi; tutti i principali provvedimenti per ferrovie nuove, per migliorare la potenza delle ferrovie esistenti, sono contenuti nel presente disegno di legge.

Anzi, rispetto alle ferrovie nuove, il ministro propose e la Commissione accolse un provvedimento per effetto del quale, se entro l'anno della pubblicazione della legge non ne sia fatta la concessione, il Governo è autorizzato a costruirle direttamente. Il che significa: è *obbligato*, perchè non vi può essere un Governo il quale assumerebbe la responsabilità di ritardare la costruzione di quelle linee, e facendosi autorizzare a costruirle se entro l'anno la concessione non è data, questo vuol dire che il Governo sente il dovere suo di eseguirle immediatamente.

Io non so se augurare a quelle linee che entro l'anno se ne faccia la concessione all'industria privata ovvero si ritardi perchè il Governo le costruisca lui. Considerando la naturale lentezza del tempo tecnico in materia di costruzioni ferroviarie, segnatamente quando sono affidate allo Stato, quasi mi augurerei che entro l'anno dalla pubblicazione della legge, l'industria privata si impegnasse a farle. Ma, intanto, raccomando vivamente al Governo che tutti gli studi per l'esecuzione di quelle ferrovie siano pronti in modo che, ove mancasse il concorso dell'industria privata, possa immediatamente il Governo, spirato l'anno, costruirle. (*Bene!*) Così ho chiarita una parte del mio ordine del giorno.

Ora, come avviene che di fronte alla sollecitudine del Governo di prendere in esame e di appagare i voti della deputazione veneta, discreti ma informati al più schietto patriottismo, sia sorta qui in questa Camera una discussione così vivace, la quale quasi tenderebbe a dividere la deputazione di quelle provincie in patriotti anelanti di curare i maggiori interessi del paese e in negligenti, mentre noi abbiamo

la coscienza di aver tutti compiuto il dover nostro ?

Una sì clamorosa divergenza nasce da ciò che il mio amico, onorevole Wollemborg, assecondato da più che cento deputati,...

Voci. Più, più!...

LUZZATTI. ...anzi centoventi, ebbe l'orgogliosa speranza di creare una linea e di farla votare, ignaro (cioè egli non ignora niente, e dirò meglio: dimentico) che le linee ferroviarie devono avere la loro *covatura* (*Ilarità*); e non è mai avvenuto che uno, per potente che fosse, potesse dire: son venuto, ho veduto e ho vinto.

Io intendo che il mio amico Wollemborg fidi molto sul concorso di tanti deputati; ma permetta a me, che sono più vecchio di lui... in questa Camera... (*Ilarità*)... permetta che gli narri un episodio, il quale mi riguarda.

Io presentai, un triste giorno, per iniziativa mia, un disegno di legge, al quale dichiarò di partecipare quasi la metà dei deputati che compongono questa Camera. Il disegno di legge era infatti firmato da più di duecento deputati; mi sembra esattamente duecentotrenta. Io credevo di aver vinto; ma pochi giorni dopo gli onorevoli sottosegretari di Stato, i più solleciti (*Ilarità*), diffusero alla Camera la notizia che il Governo si opponeva ad alcuni punti principali del mio disegno, e allora fu un accorrere di quelli che si erano affollati per sottoscriverlo, al fine prudente e amichevole di consigliarmi di transigere, di modificare, di contentarmi di molto meno! (*Ilarità*). Da quel giorno ho giurato che non avrei mai più presentato un progetto di mia iniziativa, firmato da un numero di deputati superiore alla castigata schiera di quelle dieci persone che si può sperare rimangano fedeli anche nell'ora del voto. (*Ilarità*).

Ora, il dissidio tecnico consiste in ciò: il Ministero crede che, raddoppiando in alcuni punti i binari, e in alcuni altri triplicandoli, si possano ottenere gli stessi effetti militari che costruendo una nuova linea...

FELISSENT. ...E lei crede il falso!... (*Impressione*).

PRESIDENTE. Onorevole Felissent, non interrompa!...

FELISSENT. Sicuro, il falso!..

PRESIDENTE. Onorevole Felissent, io la richiamo all'ordine. Non posso permet-

tere che ella pronunci delle espressioni di questo genere!..

FELISSENT, (*Rivolto al deputato Luzzatti*). Ella si contenta del meno...

PRESIDENTE. Insomma, onorevole Felissent, la finisca!.. io non posso tollerare, lo ripeto, che si adoperino simili espressioni! (*Bene!*)

LUZZATTI. (*Al deputato Felissent*). Lei è il più bel tipo di infallibilista, che io abbia visto qui in questa Camera! (*Vivissima Ilarità*).

FELISSENT. È lei che s'inganna!..

LUZZATTI. Va bene, io posso ingannarmi; ma perchè ella vuole che io dica il falso?..

Voci. No, non ha detto questo!.. Non ha detto così!..

FELISSENT. Io ho detto che ella si inganna... ho detto che ella si contenta del meno... non ho detto altro... (*Rumori*).

LUZZATTI. Ebbene, io posso ingannarmi, ma può ingannarsi anche lei... tutti possiamo ingannarci... tutti!..

FELISSENT. ...Ma l'aritmetica mai!..

Voci. ... Oh! Quanto all'aritmetica!... (*Rumori*).

LUZZATTI. Sta bene. A ogni modo io pongo di nuovo (se lei, onorevole Felissent, me lo consente) la questione così:

Crede il Governo, assistito dai suoi consiglieri tecnici, i quali possono ingannarsi anch'essi, che raddoppiare e triplicare i binari debba giovar ai fini della difesa militare del nostro paese meglio che costruendo una nuova linea. Infatti tutti sappiamo che il Governo questi provvedimenti ha dato l'ordine di eseguirli alle ferrovie di Stato. E, facendo così, segue una serie di atti, i quali hanno dei patriottici precedenti. Sotto il secondo Ministero Giolitti, il presidente del Consiglio d'accordo con l'onorevole Tedesco, allora ministro dei lavori pubblici, e naturalmente col pieno consenso del ministro del tesoro, che ero io, ha raddoppiato i binari sulla linea Monselice-Padova. E sono stati fatti allora quei lavori a Mestre, per effetto dei quali il treno può filare direttamente a Treviso, senza quel giro, che doveva compiersi prima. Ora si tratta di raddoppiare i binari di tutta la linea, di fare un nuovo ponte sul Po a questo fine e si tratta in parecchi punti di triplicare questi binari. Basterà o non basterà?

FELISSENT. No.

LUZZATTI. Aspetti, onorevole Felis-

sent, che forse potremo anche essere di accordo. Dunque basterà o non basterà? Io, che non ho la fortuna di parlare di cose militari come l'onorevole Felissent, il quale ne ragiona con quella sicurezza strategica che forse illuminava il genio di Napoleone reduce dalla vittoria di Austerlitz... (*Grande ilarità*).

FELISSENT. Perchè ho studiato!

LUZZATTI. Non basta studiare, perchè sono questioni così gravi e delicate, che lo studio profondo deve insegnare il dubbio modesto; invece a lei ha ispirato una certezza così indefettibile, che grida a quelli che non pensano come lei: sbagliate, voi siete nel falso. (*Si ride*).

FELISSENT. Infatti io ammiro lo stratega.

PRESIDENTE. Onorevole Luzzatti, non raccolga queste interruzioni.

LUZZATTI. Ella sa, onorevole Presidente, che io non sono uomo da lasciarmi confondere dall'onorevole Felissent. (*Si ride*).

Ora dunque, poichè si tratta di cose molto gravi, il mio ordine del giorno nella seconda parte che dice al Governo?

Non ho la presunzione dell'infallibilità, conosco la gravità della controversia. Da uomini competenti assai, dei quali non faccio qui il nome, ho avuto queste altre dichiarazioni: « quale si sia il pensiero che si voglia avere sulla opportunità di un'altra linea collaterale alla Bologna-Treviso, per congiungere il Po con le linee che da Treviso muovono alla frontiera, deve farsi ogni riserva circa il tracciato proposto dagli onorevoli Wollemborg e Felissent ».

FELISSENT. Non è questione di tracciato.

LUZZATTI. Scusi, mi lasci finire, lei è troppo impaziente! (*Si ride*).

« Sembra che anzi, che la linea più opportuna fosse una rettificazione della linea esistente congiungente con una direttissima Montagnana-Padova e Treviso. A Montagnana, infatti, si innesta la linea attuale Cremona-Mantova-Padova. Padova è il centro ferroviario del Veneto e Treviso il punto di diramazione delle linee verso l'alto Veneto. Oggi da Montagnana si va a Padova con una linea ad angolo, che ha il suo vertice a Monselice; da Padova si va a Treviso con un'altra linea pure ad angolo con vertice a Mestre. Una linea retta da Montagnana, per Padova a Treviso sarebbe un rettilineo di grande utilità che, oltre ad assicu-

rare la rapidità del percorso, offrirebbe il vantaggio di traversare Padova, centro oggi soltanto ferroviario (non conviene dimenticare che a Padova si innesta anche la linea per Bassano e l'alta Valle del Brenta), ma in caso di guerra anche grande centro militare ».

Ora vedete che qui ci sono tre opinioni tecniche, sostenute da uomini forse egualmente competenti: l'opinione del Ministero, affrancata da quella dei corpi militari, i quali credono che, raddoppiando e all'uopo, triplicando i binari, si consegua lo stesso effetto; con minor spesa dal punto di vista tecnico raggiungendosi lo stesso fine. L'opinione dei generali Wollemborg e Felissent (*Si ride*), i quali credono alla necessità di una linea interna e la tracciano e dicono: fuori di quella, non v'è salute. (*Si ride*). L'opinione infine di altri tecnici che dichiarano necessario raddoppiare e triplicare i binari, e su questo punto siamo tutti d'accordo, e non solo moltiplicare i binari, ma fare le stazioni più ampie e dotarle di mezzi maggiori, di piani caricatori più forti, con le officine che siano pronte a tutte le riparazioni. E l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha dato affidamento, e manterrà la sua parola, che tutto questo si farà con la massima sollecitudine. Non è dunque una visione, è azione, è il fatto che si svolge...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Sono provvedimenti in istadio di esecutivo...

LUZZATTI. ... e di cui noi le siamo grati, perchè crediamo che lei, italiano e veneto, abbia la stessa cura di noi della difesa del nostro paese. (*Approvazioni*).

Costoro, per riprendere il filo del discorso, pur consentendo nella necessità di una linea interna, vorrebbero un tracciato diverso da quello che ci è messo innanzi. Ora il mio ordine del giorno, il quale non dà prova di presunzione nè di sapienza in questo materia, ma della mia incompetenza tecnica, si volge al Governo del nostro paese e dice: Pigliate in esame tutte queste proposte diverse messe innanzi da uomini competenti, e con sollecitudine studiatele e portate le vostre conclusioni alla Camera. (*Benissimo!*).

Io sarò il più lieto di tutti, se il Governo ci dirà che i suoi studi fanno concludere per la linea proposta dagli onorevoli Wollemborg e Felissent, e sono sicuro che, se i nuovi studi portassero a questa conclu-

sione, il ministro dei lavori pubblici non avrebbe alcuna difficoltà a disdirsi, perchè in questa materia il disdirsi vuol dire rendere omaggio alla patria, che sta sopra le nostre controversie. (*Approvazioni*).

Ora io pregherei il Governo di accogliere, se non il mio ordine del giorno, ove sia venuto nell'idea di non accoglierne nessuno (e non faccio pressione perchè si sostenga il mio), il concetto sostanziale che in questo ordine del giorno si contiene; e pregherei l'onorevole Wollemborg di voler ritirare la sua proposta e di affidarsi a questi ulteriori studi.

Per quale ragione dobbiamo lasciar credere nei nostri paesi che noi, qui, siamo divisi fra patrioti ardenti e patrioti freddi?...

FELISSENT. No, no!

LUZZATTI. ... tra patrioti che resistono al Ministero, quando si tratta della difesa del paese, e patrioti che si inchinano innanzi al Ministero?... Ma io ho sempre votato, nei miei voti politici, contro il Ministero (*No, no!*) ...sempre, sempre! Non so se quelli che mi biasimano avranno votato a favore (*Si ride*), io ho votato sempre, contro il Ministero, nei pochi voti politici che si diedero in questa Camera. (*Approvazioni*).

Ma non mi sento di indebolire il Governo in questa questione, quando il Governo ha accolte le domande che si presentarono dalla deputazione veneta per la difesa economica e militare del nostro paese e quando a vegliare alla loro esecuzione vi è un uomo al Governo che faceva parte allora di quella Commissione e fu uno dei più caldi a difenderne le proposte.

Ora non credo che la vita politica ci condanni alla dura necessità di dire che il Governo, il quale non abbia le nostre simpatie politiche, debba aver torto anche quando ha ragione. (*Bene!*)

Messa la controversia in questo modo è un puntiglio quello che ci porterebbe a misurar i nostri voti su questione non ancora matura, su studi non abbastanza approfonditi. Noi affidiamoli al Governo questi studi; il Governo ci presenterà le sue conclusioni e allora da uomini liberi, giudicheremo. Io sarò felice se potrò accostarmi all'opinione, alla quale oggi gravi dubbi non mi permettono di aderire.

Messa così la questione, io insisto ancora presso l'onorevole Wollemborg perchè voglia ritirare il suo articolo aggiuntivo.

Prenda egli esempio da tutti gli altri gruppi parlamentari di questa Camera, che

hanno difeso con molto e tenace coraggio delle nuove linee: ma nessuno si avventurerà ai voti; è ben meglio che una linea sia discussa e non respinta, se respinta ha maggiori difficoltà di risorgere.

FELISSENT. È lo stesso, si impone.

LUZZATTI. Sarà. Ma anche qui la mia esperienza parlamentare diversifica dalla sua, e mi consenta, onorevole Felissent, di dissentire in questo punto da lei: quando la Camera col suo voto ha sepolto una linea è molto più difficile che risorga, a meno che non si abbia una forza parlamentare straordinaria, quale lei immagina di possedere (*Si ride*).

FELISSENT. Non ha sepolto la verità.

LUZZATTI. Se però l'onorevole Wollemborg insistesse per il voto, io non so che cosa faranno i miei amici, se si asteranno o voteranno contro, ma è certo che io voterò nettamente contro, lieto di avere ottenuto, quale rappresentante della deputazione veneta, quella difesa economica e militare del nostro paese, la quale da tanti anni era un vano sospiro e oggi comincia a divenire una precisa e manifesta realtà (*Vivissime approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Biancheri:

« La Camera invita il Governo a prendere in esame e sotto ogni aspetto le diverse proposte di linee ferroviarie tra la Liguria occidentale ed il Piemonte ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

BIANCHERI. (*Segni di vivissima attenzione*). Non è mio intendimento di proporre alla Camera la costruzione di alcuna nuova ferrovia, nè di alcun tronco, che si adatti ad altre ferrovie; e quindi la Camera dovrebbe forse stupirsi che io prenda parte a questa discussione mentre non ho alcun obiettivo da proporre alle deliberazioni della Camera stessa.

Non ho da fare alcuna osservazione all'egregio relatore se non per felicitarmi con lui per il suo elaborato e ponderoso lavoro.

Non ho da chiedere alla Camera nessuna risoluzione; dovrò soltanto rivolgere una domanda, e se per caso essa potesse parere eccessiva, mi contenterò di esprimere un desiderio: intendo soltanto esporre brevi e modeste osservazioni intorno alle diverse

linee che furono proposte, di comunicazioni tra la Liguria occidentale e il Piemonte.

Mi contenterò di esporre brevissime considerazioni, modeste in sè, quanto è modesta la parola con cui le esporrò.

Le proposte alle quali io alludo, onorevoli colleghi, traggono tutta la loro ragion d'essere dalla configurazione geografica dei paesi che si interessano alle diverse linee.

L'Appennino, degradando dalle Alpi marittime, corre da ovest ad est e forma una alta barriera che divide la zona litorale della Liguria occidentale dalla valle del Tanaro, grande confluyente della valle del Po. Dal versante di questa barriera altissima, la natura ha tracciato profondi solchi, ognuno dei quali costituisce una vasta e grandiosa valle dove sono raccolte folte popolazioni agricole e laboriose; ogni valle è percorsa da una strada rotabile che congiungesi con le altre al piede od al di là della barriera, cui ho accennato; è quindi naturale che oggi ogni valle già solcata da questa strada da secoli, aspiri all'onore ed al beneficio di avere una ferrovia che deve condurre sul versante settentrionale.

Da questo stato di cose sorge evidentemente il contrasto fra le diverse valli, perchè ognuna di esse crede che le sue condizioni le debbano dare la preferenza nell'ottenere una ferrovia; e non sarebbe certamente possibile il tracciare una ferrovia in ogni valle laterale ed a poca distanza l'una dall'altra.

A ponente, lasciando in disparte la linea di Savona, che corre per la valle del Lento, si affaccia anzitutto la valle di Albenga, ossia la valle centrale e quella che sta di fronte a Garessio, che sarebbe appunto l'obbiettivo delle diverse linee: si tratta di una vasta pianura, la quale non ha che una sola altura che la separi dal bacino piemontese, ossia da Garessio.

Evidentemente con poca spesa e con poco lavoro si potrebbe tracciare quella ferrovia che partendo dal centro cui tutti aspirano, cioè da Garessio, scenderebbe al mare, e per la ferrovia litoranea esistente condurrebbe a Porto-Oneglia con minore percorso e maggiore brevità di qualunque altra linea, come è da competenti affermato.

A non lunga distanza da questa valle, s'apre un'altra valle, ossia la valle dell'Impero, che sbocca a Oneglia e Porto Maurizio. Sono antiche le aspirazioni di quelle città, di quelle popolazioni, perchè una ferrovia rechi beneficio ed incremento ai

loro commerci, ai loro traffici. Città importantissime sono certamente Oneglia e Porto Maurizio, ambedue forti di importanti traffici all'estero e di popolazione numerosa, prospere di varie industrie, pregevoli per attività commerciali e per patriottismo.

Non è certo da meravigliarsi se quelle città così fiorenti ritengano che le loro aspirazioni debbono essere appagate.

Non sarà mai che mi venga in pensiero di dire parola che possa contrastare questi loro desideri e queste loro aspirazioni; non fosse altro se non perchè vorrei così poter rispondere a quelle feroci opposizioni che, in altri tempi, ho dovuto sostenere ed anche a quelle inique imputazioni che, da quelle parti, mi vennero ingiustamente scagliate. (*Benissimo! Bravo!*)

Al di là di quella valle, alla quale, ripeto, auguro la miglior sorte, si apre la valle dell'Argentina, ugualmente importantissima, che sbocca alla città di San Remo, della quale città non posso dire tanto quanto vorrei, perchè ho l'onore di rappresentarla qui nel Parlamento. Ma la Camera sa che essa è la città gentile, la città colta, il convegno della più eletta società non solo di Italia, ma d'Europa, ed anche al di là di Europa.

Oramai essa è definita il giardino dell'Italia occidentale.

È centro di coltura e merita ogni considerazione. Al di sopra di essa ossia allo sbocco della valle accennata si trova la città di Taggia, benemerita per aver dato i natali ai fratelli Ruffini, larga di commerci, larghissima di produzione olearia. Più in su nella valle vi sono altri importanti comuni, ricchi giacimenti di minerali più in su, sino a risalire a quelle balze antiche, ove un secolo fa le armi piemontesi si coprono di gloria combattendo contro la straniera invasione. (*Benè!*)

Al di là, attraversando altri comuni, come il comune di Carapassio, si giunge a quell'altezza che dovrebbe pur essere raggiunta dall'altra valle, da Pieve di Teco a Garessio.

Accenno alla successiva valle del Nervia, soltanto per esprimere il mio vivo rincrescimento che un inatteso provvedimento del Governo francese abbia tolto ogni ragione d'essere al tratto di ferrovia progettata per quella valle.

Accenno finalmente all'ultima valle del Roja, e non senza commozione rammento an-

cora l'appoggio benevolo che la Camera diede allora alle mie parole, allorchè in nome d'Italia, domandai che quella parte sua estrema, fosse appagata nei suoi giusti, legittimi desideri; ed anche oggi, nell'animo mio, mi preme di esprimere la riconoscenza che sento verso la Camera, per la benevolenza dimostratami allora, riconoscenza che tuttora sento pel Governo e specialmente per l'onorevole presidente del Consiglio, che ne faceva parte, e mi diede il più valido, autorevole appoggio. (*Bene!*)

E mi sia lecito ancora che io innalzi il mio animo riconoscente anche a regioni più alte. (*Benissimo! Bravo!*)

Lasciamo questa valle, la quale oggi è appagata, mercè la benevolenza che la Camera ha dimostrato per quelle popolazioni; mi fermo soltanto ad esaminare la situazione presente.

Ho accennato che diverse sono le valli che quasi si toccano e tutte aspirano alla congiunzione di una ferrovia: ed in questa condizione di cose si manifesta una agitazione continua in quelle popolazioni.

Naturalmente ciascuna pretende di avere maggiori diritti delle altre; si formano comizi ad ogni istante, agitazioni ad ogni momento, qui sono quattordici comuni che si riuniscono per sostenere che la valle dell'Argentina deve essere preferita, là invece sono comizi permanenti e giornali che agitano le popolazioni affinché i loro diritti, pretesi o veri, abbiano a prevalere.

Non basta. Anche per le condizioni economiche è bene che si venga ad una risoluzione.

Il Consiglio provinciale ha stanziato la somma di trenta mila lire ogni anno per venire in sussidio della ferrovia per la valle dell'Impero e non può rifiutare uguale concorso ad altre linee.

La provincia è gravata di 96 centesimi per ogni lira di imposta provinciale, ed intanto si tengono ogni anno inoperose 30 e più mila lire tolte dalle tasche dei contribuenti. I comuni, invasi da questa febbre di ottenere la ferrovia, si aggravano in ogni modo, sopportano ogni sacrificio, e non c'è modo in cui essi non manifestino che questi sacrifici non hanno limiti per loro.

E, o signori, sono comuni che pagano l'imposta diretta, pagano 96 centesimi di sovrainposta provinciale, ed hanno tre o quattro volte aggravate le imposte locali.

Ora questa condizione di cose non può durare. Non può durare questa agitazione

continua, ed è perciò che io oggi ho voluto parlare, quando forse non mi sarebbe spettato, per pregare il Governo che voglia risolvere questa questione, che voglia studiarla profondamente sotto ogni aspetto economico e tecnico, con tutte le nozioni possibili, e decida se questa o quella valle debba essere appagata nelle sue aspirazioni, nei suoi desideri, nei suoi bisogni, affinché le altre si rassegnino, come mi rassegno io stesso. (*Bene!*)

Io potrei esprimere il mio avviso più per una che per l'altra linea, ma ricordo che i confronti sono odiosi; ho un eguale affetto per quelle popolazioni, e non vorrei che dalla mia parola si potesse credere pregiudicata una linea per favorire l'altra. (*Benissimo! Bravo!*)

Io mi rimetto alla saggezza del Governo, prego il Governo di ridare la quiete, la tranquillità a quelle popolazioni, e di far sì che le loro condizioni economiche prendano una buona volta uno stabile assetto.

Questa è la preghiera, più che domanda preghiera, che io rivolgo al Governo.

Se il Governo reputerà di potermi dare una risposta, ne sarò lieto. Nel caso che per considerazioni, che a me sono ignote, esso ritenga di non dovermi rispondere, mi rassegnerò; ma vorrebbe dire che probabilmente esso rimette ad altro tempo ogni soluzione.

È certo che l'avvenire non dipende da noi; nè io intendo, nè io lo potrei, pregiudicare l'avvenire: lascio all'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere se la mia preghiera possa essere appagata. (*Bene!*)

Un altro argomento su cui vorrei pregare la Camera di consentirmi di esporre il mio pensiero, si connette con l'argomento stesso che fu ieri trattato dall'onorevole Astengo e trattato con molta maestria.

Intendo accennare alla ferrovia litoranea che da Ventimiglia corre a Genova, la quale oggidì non ha che un semplice binario. Questa ferrovia, come disse egregiamente l'onorevole Astengo, tiene forse come reddito il primo posto fra tutte le ferrovie d'Italia, eccettuata naturalmente la linea da Genova a Novi. Il reddito di quella ferrovia oggidì raggiunge le 70 mila lire al chilometro. Il numero dei viaggiatori che percorre quella ferrovia credo che sia superiore a quello dei viaggiatori che percorrono le altre linee. Ciò dimostrano le statistiche. Ciò del resto si comprende, perchè quella linea è alle porte della Francia e s

congunge con le linee che scendono dal Nord. Le colonie specialmente di forestieri nell'inverno accrescono il movimento in quella regione, ed il viaggiare per loro su quella linea è un'abitudine continua. Sono, per quanto ricordo, non meno di 50 treni che ogni giorno percorrono quella linea.

Ora io domando se è possibile con un solo binario di avere la sicurezza che il servizio sia fatto senza gravi pericoli.

Ed infatti io posso accertare che coloro che dirigono su quella linea il servizio ferroviario, con lodevole zelo e diligenza, hanno sempre grave timore che qualche giorno possa accadere una grave sventura.

Il movimento dei viaggiatori va sempre crescendo ed i bisogni di quella linea si fanno sempre maggiori. Per quanto buon volere vi metta l'amministrazione delle ferrovie non si può provvedere a tutto, se non si fa il secondo binario.

Io prego l'onorevole ministro di considerare la necessità della costruzione del doppio binario in quella linea, se si vuole evitare che, non solo gravi inconvenienti, ma anche gravi sventure, possano accadere da un giorno all'altro.

Io so che l'onorevole ministro ha già dato ordini perchè ad un certo tratto sia applicato il secondo binario.

So di più che ora si lavora attivamente a porre il secondo binario in quel tratto di ferrovia che da Ventimiglia conduce al confine occidentale. Ed io do lode al Governo di avere provveduto largamente all'impegno da lui assunto verso la Francia, eseguendolo scrupolosamente.

Come io non voglio dubitare che la Francia da parte sua eseguirà scrupolosamente i doveri che essa si è assunta nella costruzione della ferrovia.

E spero che l'onorevole ministro non mancherà di aver cura, perchè quanto si fa da noi sia egualmente fatto da parte del governo vicino.

So di più che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha ordinato il collocamento del secondo binario nel tronco da Ventimiglia a Sanremo. Ma si tratta di un breve tronco in una linea di 156 chilometri.

Se a completare tutta la linea e a collocare dappertutto il secondo binario si deve attendere che se ne facciano sette od otto chilometri all'anno, ci vorrà mezzo secolo prima che quella linea possa essere completata interamente. (*Viva ilarità*).

Ora, dunque, si riconosca questa necessità, non bisogno, ma vera necessità, e si provveda affinché sia allontanato ogni pericolo e siano assicurate le popolazioni non solo (perchè le popolazioni locali hanno un interesse secondario nel vedere che ci sia uno o due binari), ma anche i viaggiatori che non sono soltanto nazionali, ma anche esteri.

Ed appunto deve premere al Governo che la vita dei viaggiatori non sia continuamente esposta ai pericoli. E poichè siffatto inizio di lavori già indica che il Governo ha riconosciuto questa necessità, è bene che esso provveda perchè si ponga riparo a questi danni, non col lungo lasso di tempo che occorrerebbe secondo la misura attuale, ma col rendere nel più breve tempo possibile quella linea sicura ed esente da ogni pericolo; in modo che ciascuno possa avere l'animo quieto che, percorrendola, non venga esposto ad un continuo pericolo, come accade oggigiorno.

Questa è la viva preghiera che io rivolgo al Governo. Ho forse tediato troppo la Camera?

Voci. No! no! (*Denegazioni vivissime*).

BIANCHERI. E poichè la Camera me lo permette, e vedo l'onorevole presidente del Consiglio presente, rinnovo a lui la preghiera, non domanda, che testè ho rivolta al ministro dei lavori pubblici.

Io ho detto che oggidì esiste una grande agitazione in diverse valli della Liguria, perchè ciascuna di queste valli aspira all'onore ed all'utilità di avere una ferrovia che possa condurla al di là dell'Appennino, nella valle del Tanaro, che da Garessio giunga a Ceva, dove pure giunge la linea di Savona.

Ora la mia domanda è questa: o il Governo ritiene che la linea di Savona migliorata, come saviamente propone l'onorevole Daneo, o, se vuoi anche, ampliata come propone l'onorevole Astengo, come ben più breve per Torino e pel centro del Piemonte, e che l'altra linea ad occidente, ossia la linea Nizza-Ventimiglia-Cuneo, allacciate da linee interne, siano bastevoli ad appagare ogni legittimo interesse del Piemonte e allora conviene far sapere alle diverse valli contendenti che ogni loro agitazione è affatto inutile, non volendo il Governo pensare ad altro, per ora, che alle proprie proposte. O il Governo riconosce che queste due linee non bastano a soddisfare i desideri ed i bisogni del Piemonte

e che tra queste due linee occorre una terza linea che meglio provvede al traffico del centro del Piemonte, ed allora occorre studiare seriamente quale sia la linea che meriti di essere preferita sotto ogni aspetto commerciale, tecnico ed economico, e dire poi: questa è la proposta del Governo.

Rispetterò qualsiasi proposta del Governo; ed allora anche le popolazioni la cui regione non avrà il beneficio di essere prescelta, dovranno rassegnarsi. (*Approvazioni*).

È un desiderio che esprimo, e quasi non oso convertirlo in una domanda precisa. Trattasi, ripeto, di una questione morale ed economica; morale per ridonare la quiete e la pace alle popolazioni e per impedire che sorgano pericolose invidie tra loro, e pericolose agitazioni.

Non oso nemmeno, ripeto per la terza volta, dire una parola che possa suonare beneficio per le une o danno per le altre: amo quelle popolazioni in mezzo alle quali sono nato e in mezzo alle quali spessissimo mi trovo ancora: desidero che tutte possano essere soddisfatte, ma se tutte non potranno essere soddisfatte, prevalga il concetto del Governo illuminato e saggio e tutte si rassegnino alla sua decisione. (*Benissimo!*)

Ho forse tediata la Camera? (No, no! — *Denegazioni vivissime*). È mio solo e vivo desiderio che la mia domanda riesca di qualche efficacia nelle risposte che darà il Governo; ed era pure mio caldo desiderio che mi fosse lecito di rinnovare l'attestazione della mia perenne riconoscenza verso la Camera e verso il Governo del benefico appoggio che mi diedero in altra circostanza a tutela di un interesse eminentemente nazionale.

Amo ripetere che serbo ognora riconoscente ricordo della concessami benevolenza, mentre assicuro che le mie popolazioni serbano a voi, onorevoli colleghi, perenne riconoscenza.

Mi è grato confermare questi miei sentimenti verso voi e verso il Governo, rammentando con animo riconoscente il compianto Zanardelli, e ringraziando anche gli uomini egregi che con lui erano allora al Governo, e specialmente l'onorevole Giolitti che mi fu largo di valido altissimo appoggio; e pure avvenga ch'io innalzi ognora il mio pensiero riconoscente anche in regioni più alte.

(*Vivissime approvazioni*. — *Vivissimi e prolungati applausi*. — *Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore*. — *La seduta è sospesa per alcuni minuti* — *Conversazioni animate nell'emiclo*).

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, prendano posto e facciano silenzio!

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

« Considerato che l'Adriaco-Tiberina fu sempre riconosciuta quale linea del massimo abbreviamento tra Venezia e Roma;

« che per essa verrebbe infatti ridotto di oltre cento chilometri il percorso tra la città di Venezia e la città capitale d'Italia;

« che inoltre è linea rispondente sotto il punto di vista militare alle necessità della difesa nazionale;

« La Camera, in coerenza dei voti altra volta espressi,

« riconosce e dichiara la suprema utilità e necessità della costruzione della linea Adriaco-Tiberina e invita il Governo a volere entro un termine breve presentare al Parlamento la relativa proposta;

« Fani, Tecchio, Mirabelli, F. Fazi, Gaudenzi, R. Galli, Comandini, Numa Campi ».

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Fani e di altri colleghi sia appoggiato.

(*E' appoggiato*).

Essendo appoggiato l'onorevole Fani ha facoltà di svolgerlo.

FANI. Onorevoli colleghi, siamo ancora sotto la grata impressione delle parole ispirate dell'onorevole Biancheri: ed io profitto di questo momento lieto, per dire a tutti voi che sento d'esprimere il pensiero e il desiderio di ciascuno, augurando che la venerata canizie di Giuseppe Biancheri onori, ancora per molti anni, il Parlamento italiano. (*Vive approvazioni ed applausi*).

Ed ora, per aver diritto ad un po' di benevolenza, un'altra dichiarazione che è questa: che io parlerò per brevi istanti. Questi brevi istanti saranno consacrati ad un dolcissimo rimprovero al ministro dei lavori pubblici ed al simpatico relatore di questa legge: (*Oh! oh! — Ilarità*) perchè essi, l'uno nel presentare il disegno di legge e l'altro nel presentare la relazione sul disegno medesimo, hanno scordato un precedente parlamentare che, in una occasione nella quale, con questa legge, si vuol dare quasi assetto al sistema ferroviario del regno, non doveva essere assolutamente dimenticato.

Nel 1879, circa trent'anni fa, una linea che tenne viva e desta per più giorni l'at-

tenzione della Camera e del paese e che provocò un voto quasi unanime dell'Assemblea fu la linea Adriaco-Tiberina.

Io sono riandato a questi precedenti parlamentari ed ho, con un senso di sconforto, letto il disegno di legge presentato dal Ministero, nonchè la relazione del collega Calissano, perchè l'uno non parla affatto di questa linea; l'altro, ne fa un lontano accenno e pare che abbia quasi paura di parlarne. Io capisco che il tema grave e complesso doveva imporsi alla sua onesta e delicata coscienza, ma egli sentiva altresì che non poteva rispondere col silenzio all'autorevole Commissione che si era presentata alla Giunta parlamentare mentre questa studiava la legge, per chiedere formalmente che la linea Adriaco-Tiberina fosse segnata fra le costruzioni che si proponevano. Quindi una parola l'ha scritta nella sua relazione. Ma quella parola non è davvero una risposta adeguata.

Si comprende che oramai poco spero e poco sperano i colleghi miei dall'ordine del giorno che essi hanno firmato con me, ma noi vogliamo che la questione importante e fortissima sia tenuta presente e viva nei ricordi del Parlamento e che anche questa volta essa abbia da parte del relatore e del ministro una parola di conforto e di approvazione.

Dunque le esigenze mie sono molto modeste e modeste sono altresì le esigenze dei miei colleghi. Ma essi ed io desideriamo che la Camera abbia dinanzi a sè in questo argomento un ricordo tutto documentale che io sottoporro alla sua considerazione.

Il ricordo è questo: Gli ingegneri Coriolano-Monti e Romano presentarono nel 1879 al Governo ed al Parlamento il progetto per la costruzione di una linea che destò le meraviglie di tutti quelli che lo esaminarono. Era veramente un'opera di genio, perchè la linea proposta, movendo da Mestre per Ferrara, Cesena, Città di Castello, Perugia, Baschi, Roma, abbreviava di 143 chilometri la distanza fra Venezia e Roma; abbreviava quindi di una lunga percorrenza le comunicazioni della capitale d'Italia con le capitali degli imperi centrali di Europa: Pietroburgo, Vienna e Berlino. La linea era sotto tutti i punti di vista meritevole della maggiore considerazione, perchè la sua lunghezza non era che di 350 chilometri ed il costo era di 150 milioni: era coperta, e quindi sicura e lontana dal mare; percorreva longitudinalmente in gran parte

la dorsale appennina, beninteso lungo la vallata del Savio e del Tevere, e faceva capo al centro della penisola con una comunicazione diretta, ripeto, dal nord d'Europa al nostro maggiore centro d'Italia, a Roma.

A questa meravigliosa comunicazione diretta segnata dal medesimo meridiano sotto cui stanno Mestre e Baschi diedero tosto conforto i voti delle persone più autorevoli e competenti ed essa destò l'ammirazione della penisola intiera e più specialmente delle regioni venete, della Romagna, dell'Umbria.

E davvero sarebbe stata una omissione imperdonabile da parte nostra se, non ostante il silenzio del Governo ed il quasi silenzio del relatore, da parte di noi dell'Umbria, della Romagna, del Veneto, non si fosse in questa occasione nuovamente posto innanzi alla Camera l'importante problema.

E di codesta linea allora, trent'anni fa (vuol dire che il periodo di incubazione, quel periodo del quale dianzi faceva parola l'onorevole maestro nostro il deputato Luigi Luzzatti è ormai trascorso) quinella grande Assemblea, autorevolmente davvero e con una competenza superiore, il deputato Baccharini parlava così:

« L'Adriaco-Tiberina, basta gittar l'occhio sulla carta, è, dirò così, l'ideale delle linee di abbreviamento, e potrà divenire in un futuro più o meno remoto la più interessante nel senso economico-commerciale. Se voi tirate una linea da Mestre a Baschi nelle vicinanze di Orte, voi avrete disegnato con una retta l'andamento dell'Adriaco-Tiberina ».

E aggiungeva: « In astratto nessuno può mettere in dubbio che questa sia la più importante delle linee, che io aveva chiamato dell'avvenire, nel senso di perfezionare il nostro sistema ferroviario italiano ed abbreviare le distanze; non solamente tra i maggiori centri del nostro paese, ma con molti centri principali della Germania e dell'impero Austro-Ungarico ».

Ora io domando: poteva essere tralasciata codesta linea in una occasione come questa in cui si trattava di dare assetto alle ferrovie del nostro paese? Assolutamente no. Ma udite ancora; la Camera di allora nella seduta del 12 maggio 1879 (eravamo in condizioni economiche assai diverse da quelle di oggi), votava l'ordine del giorno seguente, che io raccomando proprio al ministro d'oggi, perchè il ministro d'allora l'accolse e, con lui, l'accolse quasi unanime l'Assemblea.

L'ordine del giorno fu questo:

« La Camera, riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del Regno occorre un valico appenninico nel versante orientale coll'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea progettata di una ferrovia Adriaco-Tiberina, passa alla discussione degli articoli ».

Le autorità militari tutte riconobbero codesta linea rispondente in modo supremo alle necessità della difesa nazionale. E potrei qui ricordare i pareri dei vari uffici tecnici militari, e specialmente il pensiero su codesta linea dei generali Menabrea, Cugia, Garibaldi, i quali concordi riconoscevano il carattere assolutamente militare, sotto il punto di vista della nostra difesa, codesta linea Ariaco-Tiberina.

In presenza di tutto ciò e dopo aver veduto con meraviglia che il Governo propone con questo disegno di legge un terzo valico appenninico coll'obbiettivo di Firenze, noi non potevamo non segnalare e vivamente raccomandare la costruzione di codesta linea e di un valico appenninico, che avesse per obbiettivo Roma.

Questo giustamente domandano con insistenza legittima, Venezia e tutti gli altri centri e tutte le altre regioni che da Venezia per Mestre, Ravenna o Ferrara, Cesena o Forlì, Perugia, fanno capo a Roma.

E a questo voto risponde un interesse vero nazionale di primissimo ordine.

Ecco le ragioni del mio ordine del giorno, ed ecco il motivo, per il quale i rappresentanti di queste regioni lo hanno con me firmato, chiedendo con me al relatore e al ministro che, vuoi per la questione che è d'importanza superiore, vuoi per i precedenti parlamentari che ho ricordato, dicano una parola che riconosca la necessità di codesta arteria Adriaco-Tiberina, e che almeno in massima conforti tutti i precedenti parlamentari che ho ricordato. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Angiolini che è il seguente:

« La Camera, mentre approva l'opera del Governo per quanto riflette il presente disegno di legge, confida di vedere iniziata al più presto la costruzione della direttissima Firenze-Bologna e passa alla discussione degli articoli ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

ANGIOLINI. Accade rare volte, anzi direi per mera eccezione, di sentire da questa parte della Camera rivolgere parole di plauso e di lode al Governo. E questa cosa è degna ancora di speciale considerazione, se si tien conto del modo col quale ha proceduto la presente discussione in questa Assemblea, poichè nè lievi nè aspre censure sono state risparmiate al ministro dei lavori pubblici. Non sarà quindi discaro al Governo che, con *diapason* diverso, io alzi la mia modesta voce per esprimere a lui la soddisfazione provata non solo da me, ma da tutti gli altri colleghi i quali ebbero occasione di svolgere le loro interpellanze per un nuovo allacciamento tra Bologna e Firenze. E tanto maggiore sarà il nostro compiacimento derivato dalle risposte date alle interpellanze e dalle dichiarazioni fatte dal ministro nel suo discorso del marzo ultimo ora che esse hanno precisa e sostanziale conferma nel presente disegno di legge e sono anche omologate nella relazione dell'onorevole Calissano.

E questo maggiore compiacimento nostro lo desumiamo anche dal fatto che gli argomenti addotti dai singoli colleghi che sostenevano la necessità della direttissima Bologna-Firenze, sono stati completamente confortati e confermati dalla opinione pubblica.

Quest'opera così importante che appaga i desideri da lungo tempo nutriti da tante popolazioni, che mette d'accordo gli interessi generali della Nazione con l'interesse di valli che sono floride d'industrie, e in cui l'agricoltura è fiorente, porteranno il senso di queste popolazioni grate all'opera del Governo per questo beneficio che esse hanno atteso da tanto tempo.

Una preghiera debbo fare che è compresa nel mio ordine del giorno: quella che, al momento che sarà al Governo possibile, voglia affrettare gli studi per questa linea, studi che, per quanto è a mia cognizione, sono già stati iniziati da moltissimi ingegneri, i quali ne ebbero l'incarico dalla Società della rete Meridionale allora esercente la Rete Adriatica e che ora fanno parte della Direzione generale delle Ferrovie di Stato.

Con quest'convincimenti, e per le ga-

ranzie offerteci già dal ministro dei lavori pubblici, confido che egli vorrà tener conto di questa ultima raccomandazione e nuovamente lo ringrazio per l'interessamento preso al compimento di quest'opera. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno degli onorevoli Clemente Maraini, Fortunati e Rasponi:

« La Camera, convinta della importanza della linea Frosinone-Terracina, come allacciamento tra l'attuale linea Roma-Napoli e la futura direttissima, invita il Governo a comprenderla in un ulteriore programma di costruzioni ferroviarie ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(E' appoggiato).

Onorevole Clemente Maraini, ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

MARAINI CLEMENTE. L'ordine del giorno, da me presentato in unione con altri colleghi, riassume un antico desiderio delle popolazioni delle regioni che abbiamo l'onore di rappresentare.

Questo desiderio si è acuito dal giorno in cui fu decretata la direttissima Roma-Napoli, la quale toglierà importanza alla linea dorsale, che attraversa le regioni dei nostri collegi.

Riunire la linea centrale al porto di Terracina attraverso la valle di Piperno, è una necessità agricola per lo sviluppo dei paesi, ed una necessità commerciale per lo sviluppo del porto di Terracina.

È inutile pensare a spendere denari nel porto di Terracina se a questo non si faranno pervenire tutte le derrate, tutti i commerci, che naturalmente debbono essergli diretti.

La linea dovrebbe attraversare la grande valle di Piperno, che, come ho detto, riunisce la parte orientale della provincia romana al mare.

Questa è stata la via tradizionale, percorsa dai commerci per avviarsi al mare, quella che ancora allaccia gli altipiani di Abruzzo al porto di Terracina.

È questa la grande via che da tempi lontani percorrono gli armenti, la via che conduce alle paludi Pontine, le quali oramai si vanno avviando ad una redenzione economica.

Il fatto stesso che la nostra benemerita Commissione ha riconosciuto l'importanza

di quanto noi le abbiamo esposto, ci dà animo a sperare che in avvenire il Governo vorrà prendere in seria considerazione la nostra proposta.

Qualora nascessero iniziative private noi confidiamo che esse, per le ragioni suddette, vorranno essere aiutate dal Governo. Me ne dà affidamento specialmente la chiusa del discorso dell'onorevole ministro, il quale non ci considerò come importuni sollecitatori mossi da scopi prettamente locali, ma si mostrò convinto che l'assieme di questi bisogni locali forma un grande interesse nazionale nel soddisfacimento del quale sta l'avvenire di questi paesi. *(Bene! Bravo!)*

PRESIDENTE. Viene ora il seguente ordine del giorno degli onorevoli Cascino, Libertini Gesualdo e Pasqualino-Vassallo:

« La Camera, convinta della somma importanza della linea ferroviaria Terranova-Caltagirone-Piazzarmerina, che serve a completare il tratto già in costruzione Assoro-Valguarnera-Piazzarmerina, riallacciando tre linee dello Stato già esistenti e mettendo in diretta comunicazione regioni fertilissime e ricche di prodotti col mare, la quale importanza fu anche riconosciuta nella legge 9 luglio 1905, n. 413, come risulta dall'allegato alla legge predetta, invita il Governo a comprendere la detta linea nell'elenco delle complementari da costruirsi a spese dello Stato, disponendo che vengano subito iniziati gli studi occorrenti all'uopo ».

Non essendo presente l'onorevole Cascino s'intende che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

Viene ora il seguente ordine nel giorno degli onorevoli Camera, Giuliani e Guerri-tore:

« La Camera, poichè la rete ferroviaria della provincia di Salerno è evidentemente incompleta, e non risponde alle finalità della circolazione e del traffico di tutto il Mezzogiorno di Italia; poichè le linee di Napoli-Salerno-Sicignano-Potenza-Metaponto; Napoli-Salerno-Sicignano-Lagonegro-Castrovillari-Cosenza; Napoli-Salerno-Battipaglia-Reggio-Calabria costituiscono con la Napoli-Foggia le quattro principali arterie ferroviarie del Mezzogiorno, e poichè manca la seguente, che faccia rispondere le dette linee alle loro alte finalità »;

« Convinta, che la trazione elettrica darà alle linee stesse la forma più perfezionata

dell'esercizio, e meglio rispondente ai postulati, cui le linee stesse debbono corrispondere, specialmente pel tratto Napoli-Salerno;

« Convinta, che è una necessità il collegamento dei due capoluoghi di circondario di Sala Consolina e Vallo della Lucania;

« che la diramazione per la Valle del Calore rappresenta una parte di quella linea trasversale, che renderà completa la rete stradale del Mezzogiorno;

« che la Montesano-Sapri darà sola completamento alla segante delle quattro arterie principali con la linea di Basilicata, che dalla Valle dell'Agri arriva nel Vallo di Teggiano, allacciandosi alla Sicignano-Lagonegro;

« che la Contursi-Conza congiungerebbe con evidente utilità la Napoli-Avellino-Benevento con la Napoli-Salerno-Potenza, e rappresenterebbe un correttivo di giustizia per plaghe abbandonate, che unicamente da questa ferrovia possono trarre elementi di vita novella;

« che la Sicignano-Lagonegro-Castrovillari-Cosenza, non ha scopo, se non è proseguita a scartamento normale per ragioni evidenti militari e commerciali;

« Confida, che il Governo studierà il problema delle ferrovie del Salernitano, ispirandosi alle necessità, specificate nelle considerazioni, che precedono; e proporrà al Parlamento con la maggiore sollecitudine i provvedimenti opportuni ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(E' appoggiato).

L'onorevole Camera ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

CAMERA. Non dirò che pochissime parole.

La rete del Salernitano, come l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il relatore della Commissione hanno avuto occasione di accertare, rappresenta la parte principale delle ferrovie del Mezzogiorno. Vi sono due grosse questioni che vanno raccomandate allo studio ed all'interessamento del Governo: cioè il perfezionamento dell'esercizio ed il completamento della rete.

Io penso che in questa discussione di importante vi sia il buon volere del Governo, che noi abbiamo il dovere di plaudire senza condizioni, perchè, quando vediamo

integrate con i mezzi opportuni posizioni di fatto, che non trovavano la loro esecuzione, perchè mancavano i mezzi adeguati; quando vediamo impostate somme rilevanti come quelle impostate per la Basilicata e per le ferrovie del Mezzogiorno e delle altre parti d'Italia, abbiamo il dovere di affermare che il Governo continua in quel suo interessamento, esplicito con la legge per Napoli, con quella per le Calabrie e con quella del Mezzogiorno. E abbiamo anche il dovere di fare un'altra constatazione, che questa discussione con gli ordini del giorno, che si sono presentati, non è l'espressione di desiderii e di voti, che rappresentano l'opportunità del momento, ma è la eco di veri bisogni delle popolazioni, la eco di interessi che debbono rappresentare la piattaforma dello studio avvenir del Governo, perchè il problema della circolazione e del traffico non è un problema che si risolve in un breve corso di tempo.

Da questo concetto deriva che due sono le raccomandazioni contenute nel mio ordine del giorno. Una si riferisce ai mezzi di esercizio, un'altra ai mezzi di completamento di quella rete, che rappresenterà veramente la espressione della vita futura, economica, commerciale ed industriale del Mezzogiorno.

Ragioni di esercizio. Già ha avuto occasione il sottosegretario di Stato, a proposito di una interrogazione dell'onorevole Guerritore, di dichiarare che la trazione elettrica sulle linee che da Napoli vanno verso il Mezzogiorno è una trazione che si raccomanda per il raggiungimento di quel grado di perfezione, che rappresenta l'attuazione piena degli scopi commerciali ed industriali, e che gli studi per la traduzione in realtà di questo miglioramento dell'esercizio sono a buon punto, e che il pensiero del Governo è precisamente il pensiero contenuto in quell'ordine del giorno.

Ed un'altra raccomandazione — e, come vede il Presidente, ho perfettamente mantenuto la mia promessa di essere breve, perchè ho finito, — un'altra raccomandazione concerne il completamento di quelle linee.

Io debbo dichiarare che l'onorevole Callisano si è, con quella lucidità e con quel metodo sereno, che noi abbiamo sempre apprezzato, reso conto di tutti gli argomenti, che si riferiscono al completamento di quelle linee.

Egli forse non ha potuto del tutto misurare l'interesse di quelle popolazioni, ma certamente il suo studio è stato con

ed ha riconosciuto l'importanza dell'attuazione di quelle linee; ed anche per questo sento il dovere di ringraziarlo.

Che cosa noi chiediamo? Senza entrare in particolari dirò che le linee che percorrono il Salernitano sono le quattro arterie che vanno verso il Mezzogiorno d'Italia: la Napoli-Battipaglia litoranea, la Napoli-Sicignano Lagonegro-Castrovillari, la Napoli-Avellino-Benevento e la Napoli-Foggia, e noi riteniamo che queste arterie non rispondano allo scopo del traffico e della circolazione se non siano fatte a scartamento normale e congiunte tra di loro da tutte quelle traverse che costituiscono vere valvole, vera rete di completamento per rendere possibili le finalità di questo mezzo di trasporto.

Ebbi occasione nel 1901 di presentare un ordine del giorno a proposito delle rampe d'accesso al Sempione, ed ebbi la fortuna di vedere dal presidente del Consiglio d'allora, il compianto Zanardelli, accolto il concetto contenuto nell'ordine del giorno, concetto che fu accolto anche dal ministro dei lavori pubblici del tempo, che era l'onorevole Giusso.

Allora mi ispiravo precisamente a questo criterio: dicevo che quelle arterie lasciavano lunghe plaghe senza vita, quando mancavano le congiungenti; e in nome di questo criterio, che è diventato un assioma che è l'espressione di una verità che non si discute, io raccomandando al Governo i voti delle popolazioni del Salernitano.

Io non dico già che l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba accogliere con impegno di immediata esecuzione ciò che è contenuto nel mio ordine del giorno, ma intendo invece che l'onorevole Bertolini e l'onorevole Giolitti, tenuti del Mezzogiorno, nell'esplicazione del loro organico programma legislativo per la Basilicata, per Napoli e per le Calabrie, mi dicano una parola di affidamento, che queste richieste studieranno, ed a suo tempo tradurranno in atto con opportuni provvedimenti. Io sarò pago e mi avvierò con loro ad un periodo di feconda preparazione e di utile attuazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene poi questo ordine del giorno dell'onorevole Masciantonio, al quale ha ceduto il turno l'onorevole De Felice:

« La Camera invita il Governo a comprendere fra gli studi di nuove ferrovie una

variante della Sulmona-Isernia che, rimediando ai gravi inconvenienti del presente fra le stazioni di Canzano e Casteldisangro, raggiunga il fine per cui fu costruita quell'importante linea ferroviaria ».

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Masciantonio sia appoggiato.

(*E' appoggiato*).

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

MASCIANTONIO. Rivolgo, con grande speranza, una breve raccomandazione al Governo. E voi, onorevoli colleghi, vogliate ascoltarmi per pochi istanti con benevolenza.

Da più anni è aperta all'esercizio un'importantissima linea d'indole economica e strategica (e fu costruita a tali fini), voglio dire la Sulmona-Isernia, che doveva congiungere il cuore di Abruzzo rapidamente a Napoli. Or bene su questa importantissima linea l'esperienza degli anni d'esercizio ha fatto rilevare molti inconvenienti, che per brevità non dico, e nientemeno quello gravissimo che in qualche anno rimane interrotto il servizio fino a quattro mesi consecutivi, o quasi. Quando l'inverno è rigido, la neve si accumula talmente fra le stazioni di Canzano e di Casteldisangro, su nel Quarto di Santachiara (poichè la ferrovia raggiunge lassù i 1300 metri sul livello del mare) che il servizio non solo non vi è più regolare, ma viene interrotto, ripeto, di 15 in 15 giorni quasi consecutivamente per tre o quattro mesi. E questo si è anche ripetuto in inverni successivi con serio danno della regione.

Ora, se la Sulmona-Isernia fu costruita con grande onere finanziario dello Stato, poichè si corrisponde per 90 anni alle Meridionali un sussidio chilometrico di 20,600 lire a chilometro, evidentemente il sacrificio fu compiuto per una linea di primo ordine e che rispondesse a determinati scopi, non solo d'indole economica, ma anche d'indole militare.

E allora, poichè gli inverni d'Abruzzo si ripetono quasi sempre con identica rigidità a quelle altimetriche, io domando al Governo se non sia giunto il momento, traendo insegnamento dall'esperienza degli anni passati, di studiare una utile variante, la quale mantenga quella ferrovia ad una quota altimetrica, che possa assicurarne il funzio-

namento normale, a beneficio delle regioni che attraversa e di tutto il paese!

Si deve ammirare una ferrovia che per fine sportivo raggiunga i 1300 metri sul livello del mare, ma non si potrà mai sostenere che essa sia buona al traffico e risponda alle ragioni d'indole militare per cui fu ideata e costruita.

Giovi ricordare al Governo, a questo proposito, che due progetti furono studiati per conto dello Stato, per la costruzione di quella linea, ed entrambi portavano un tracciato completamente diverso da quello, che effettivamente fu poi eseguito dalla Società delle Meridionali.

Nè sta a me d'indagarne le ragioni. Ma posso bene dire che, se due illustri ingegneri, per conto del Governo, avevano stabilito un tracciato più rispondente alle esigenze della linea, proponendo di forare la Maiella ad una quota altimetrica più bassa dell'attuale, entrando nella valle dell'Aventino per discendere e risalire in quella del Sangro, valga la pena, con l'esperienza del passato, di includere subito in quelle 500 mila lire stanziata in questo progetto di legge una somma per lo studio di una variante, la quale, se non per se stessa, rientra tuttavia nel concetto delle parole « linea principale » nel senso che si debba ricongiungere immediatamente a quella linea principale, che è tutta quanta la Sulmona-Isernia. Io la raccomando al Governo, e non credo voglia negarmi questo affidamento.

Chiedo, dunque, mi si prometta uno studio completo della questione, e che nel più breve termine possibile ne sia presentata la risoluzione alla Camera. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Lucernari, G. Torlonia, Fusco, Cantarano e Scellino:

« La Camera, riconosciuta la opportunità di congiungere il litorale Adriatico e quello Mediterraneo col minore onere possibile, e convinta della urgenza di dotare importanti centri agricoli-industriali delle necessarie comunicazioni ferroviarie, confida che il Governo voglia eseguire il progetto della ferrovia Roccasecca-Pontecorvo-Formia approvato da oltre 20 anni dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato,

(È appoggiato).

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

LUCERNARI. Dopo le dichiarazioni così recise fatte alla Camera dall'onorevole ministro io dovrei rinunciare a svolgere il mio ordine del giorno, poichè esso avrà certamente la sorte di tanti altri, che non saranno accolti dal Governo.

Ma, poichè è stato affermato dal mio carissimo amico onorevole Visocchi, che la congiungente tra l'attuale Roma-Napoli e la futura direttissima dovrà da Formia far capo a Cassino, io che sono di contrario avviso, ho il dovere di dirne le ragioni, onde nelle future leggi ferroviarie restino i precedenti parlamentari, insieme con gli affidamenti che il Governo crederà di dare.

Questo mio ordine del giorno, firmato anche da altri colleghi delle provincie di Aquila e di Terra di Lavoro, non è che la ripetizione dell'altro, presentato da me e dall'onorevole Conte nel 1905, allorquando si discusse il disegno di legge Ferraris sulla costruzione delle ferrovie complementari.

Ed è opportuno insistervi, perchè con la costruzione della direttissima Roma-Napoli, la trasversale tra Formia e l'attuale ferrovia diventa una necessità per lo Stato, come ebbe a dire l'onorevole Ferraris nel giugno 1905, rispondendo colle seguenti testuali parole:

« Il prolungamento della Avezzano-Roccasecca per Formia è connesso alla direttissima Roma-Napoli, e diventerà la complementare della direttissima Roma-Napoli.

« Dunque allorquando sarà costruita la direttissima Roma-Napoli, allora prenderò in considerazione la costruzione della Roccasecca-Formia ».

E disse l'onorevole Ferraris in quella medesima tornata, rispondendo all'onorevole Visocchi, il quale fin d'allora si interessava alla Cassino-Formia, che doveva, prima dare i maggiori affidamenti alla Roccasecca-Formia che non alla Cassino-Formia essendo questione di maggiore convenienza.

Ora, secondo i precedenti parlamentari, non solo è risolta la questione di massima, ma anche quella del tracciato.

Se la linea dovesse essere Formia-Cassino-Sora, essa non soddisferebbe gli interessi regionali, ed allungerebbe, con enorme spesa, la linea tra il Tirreno e l'Adriatico; mentre il tracciato Formia-Roccasecca, per il polverificio del Liri, Isola Liri e Sora, servirebbe a regioni più popolate, più fertili, più

industri, e sarebbe certo di minor percorso e di più mite costo.

Difatti, questo tracciato, che rappresenterebbe anche il prolungamento Avezzano-Roccasecca, fino al mare di Formia, mette in diretta comunicazione i circondari di Gaeta, Sora ed Avezzano, ed unisce l'Adriatico al Tirreno nel punto medio in Italia, per una via più piana e più rapida.

Basta gittare uno sguardo sopra la carta geografica per rilevare tutta l'importanza di ciò che affermo.

E questo tracciato Formia-Roccasecca è lungo appena quaranta chilometri, e non costa che sette milioni.

Esso è tanto importante che la provincia di Caserta fino dal 1886 volle a sue spese farne compilare il progetto che fu poi anche approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Aggiungo che per questo tracciato Formia-Roccasecca, anche la provincia di Aquila si è pronunciata favorevolmente con apposito voto.

È bene dunque che resti ancora una volta consacrato nei nostri atti che la ferrovia da me propugnata è la più breve, la più facile, la più necessaria e la meno costosa, mentre quella per Cassino-Sora costituirebbe un giro vizioso, che avrebbe una lunghezza di circa 100 chilometri, in terreno difficile e quindi più costoso.

Dopo queste brevi osservazioni, non mi resta che attendere una rassicurante parola dall'onorevole ministro che affidi le popolazioni interessate che quando una ferrovia dovrà farsi, tra l'attuale Roma-Napoli e la direttissima, essa non potrà essere che la Roccasecca-Formia.

In tal senso raccomando l'accoglimento del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Pinna ha presentato il seguente ordine del giorno, insieme con l'onorevole Abozzi:

« La Camera, convinta della urgenza e della necessità di provvedere al completamento delle ferrovie secondarie in Sardegna, e specialmente al prolungamento della Macomer-Nuoro fino al mare, e della Cagliari-Sorgono fino ad Oniferi, nonchè all'allacciamento della Cagliari-Tortoli con quest'ultima, invita il Governo ad affrettarne gli studi relativi ».

Domando se sia appoggiato.

(E' appoggiato).

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

PINNA. Onorevoli colleghi, dopo le rescissioni del ministro in senso completamente negativo all'accettazione di qualunque ordine del giorno; dopo le ampie ed esaurienti considerazioni del collega Scano sulla urgenza e necessità di completare le linee ferroviarie in Sardegna, parrà audace la mia nuova insistenza sull'argomento.

Io non mi illudo, come diceva l'onorevole Salandra nel suo splendido discorso, sulla sorte riserbata alla mia proposta, ma io ho l'obbligo di dire sia pure in forma telegrafica, attese le legittime impazienze della Camera, le ragioni di giustizia che assistono il buon diritto della Sardegna, e se, malgrado queste, la Camera seguirà inflessibilmente la linea rigida e severa tracciata dal ministro proponente e adottata dalla Commissione, ciascuno di noi assumerà di fronte al paese la parte di responsabilità che gli spetterà.

Di ferrovie in Sardegna, onorevoli colleghi, cominciò a parlarsi nel 1862, ma il Governo di quell'epoca rifiutò qualunque impegno al riguardo finchè non ebbe per legge la concessione di 200,000 ettari dei suoi terreni più ricchi e più boschivi.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ma ritornarono beni ademprivili.

PINNA. Onorevole ministro, tornarono al demanio dello Stato che prese possesso di quei beni che il senatore Paleocapa valutò in 36 milioni di lire, e che oggi ne varrebbero oltre 100.

Chiunque di voi crederà che il Governo, preso possesso di quei beni ed eseguitane di gran parte la vendita intascandone il prezzo, abbia sollecitamente pensato a mantenere gli impegni assunti: disilludetevi.

La popolazione sarda, scossa la sua proverbiale rassegnazione, dopo 14 anni di attesa vana, dovette scendere, capitanata dai suoi migliori fra cui l'attuale ministro Cocco-Ortu, nei pubblici comizi, e solo allora nel maggio 1874 ottenne le concessione della linea longitudinale Cagliari-Terranova-Chilivani-Sassari, che poté essere aperta al pubblico esercizio circa 10 anni dopo.

Intanto balzò agli occhi di tutti la stranezza del percorso seguito, modificando il primitivo tracciato centrale e quindi la necessità di completarlo, colle traversali, fra cui quella Nuoro-Orosei, nell'intento di congiungere i due mari occidentale e orientale. Perciò l'articolo 33 della legge 29 lu-

glio 1879 stabiliva che, un anno dopo l'apertura al pubblico esercizio della ferrovia, allora in costruzione, il Governo dovesse presentare al Parlamento un progetto di legge per la rete delle ferrovie secondarie da costruirsi a sistema ridotto.

Venne di fatti la legge, che, su relazione dello stesso deputato Cocco-Ortu, fu discussa ed approvata alla Camera nella seduta del 22 dicembre 1884; ma, onorevoli colleghi, quella legge e le linee in essa tracciate costituirono per la Sardegna la più penosa delle illusioni. La linea che doveva congiungere i due mari, fu fermata a Nuoro, a distanza di trenta o quaranta chilometri dalla spiaggia orientale, e la linea Cagliari-Sorgono, che lo stesso Governo riteneva la più importante perchè doveva servire al centro dell'isola, allacciandosi ad Oniferi, coll'altra Bosa-Orosei, fu stranamente sospesa a Sorgono, a distanza di circa 50 chilometri dalla trasversale.

Così, onorevoli colleghi, le due principali e più importanti linee secondarie, i cui benefici sarebbero stati incalcolabili per il risorgimento economico della Sardegna, rimasero monche ed incomplete. Tutti ricordiamo le proteste lunghe e vivissime fatte allora contro la legge, ma, diceva l'onorevole relatore alla Camera, non sarebbe serio rinunciare ad una parte di bene perchè non si può avere subito il tutto per il necessario e completo sviluppo di tutte le linee: tanto più che appena si constateranno i vantaggi del primo tronco e incalzerà il bisogno di andare avanti renderassi indispensabile proseguirle e recarle a compimento.

E ciò in non lontano avvenire, e certamente quando si provvederà a dare maggiore svolgimento alla rete ferroviaria italiana; anzi fin d'ora, continuava lo stesso relatore, la Commissione fa di ciò al Ministero espressa raccomandazione, specialmente nella ipotesi che si proponessero ed approvino nuove strade ferrate.

Onorevoli colleghi, le nuove leggi sulle ferrovie del 1884 ad oggi, son pur troppo venute, e parecchie fra le regioni più dimenticate, Calabria e Basilicata, hanno avuto le loro reti, ma di tutte quelle migliaia di chilometri neppure un palmo è toccato alla Sardegna.

Dal 1897 al 1907, abbiamo avuto speciali provvedimenti per l'Isola, tre volte votati, e tre nuove volte corretti e ritoccati; in quelle occasioni fu sempre accennato al necessario completamento delle li-

nee ferroviarie, ma, fu risposto, che se ne sarebbe parlato in occasione della nuova legge ferroviaria.

E questa, onorevoli colleghi, è la legge in cui si sarebbe dovuto, per le promesse fatte, per gli impegni presi, far posto alla Sardegna: invece... nemmeno un accenno per l'Isola infelice. E così da circa un quarto di secolo, pasciuti di erba trastulla, con affidamenti solennemente fatti e mantenuti mai, trasciniamo fra le legittime impazienze questa questione di giustizia e di doverosa riparazione per la intera Sardegna, ma specialmente per quei comuni che, avendo concorso coi loro boschi a completare i famosi 200,000 ettari chiesti e ottenuti dallo Stato, oggi sono ancora esclusi da qualunque beneficio ferroviario.

Ora, onorevole ministro, all'isola che sta in penosa attesa per la soluzione del suo più vitale problema, quale conforto di parole e di promesse noi porteremo?

Sarà proprio vero che ci negherete anche l'assicurazione di voler presto porre riparo ai torti del passato affrettando gli studi per le linee nuove o almeno accettando gli emendamenti da noi proposti per facilitare così alla industria privata la esecuzione di quelle opere? (*Bene! Bravo!*)

Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti.*)

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Autorizzazione di una tombola a beneficio dei regi ospedali ed ospizi di Lucca e istituendo ospedale comunale di Viareggio:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	185
Voti contrari . . .	60

(*La Camera approva.*)

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale comunale di Nicotera:

Presenti e votanti . . .	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	188
Voti contrari . . .	57

(*La Camera approva.*)

Provvedimenti relativi alle tombole e lotterie:

Presenti e votanti	243
Maggioranza	122
Voti favorevoli	191
Voti contrari	52

(La Camera approva).

Per gli ospedali riuniti di Roma:

Presenti e votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	204
Voti contrari	40

(La Camera approva).

Acquisto del fabbricato ad uso della scuola allievi ufficiali carabinieri:

Presenti e votanti	243
Maggioranza	122
Voti favorevoli	210
Voti contrari	33

(La Camera approva).

Sulla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle pensioni dei funzionari delle amministrazioni pubbliche:

Presenti e votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	209
Voti contrari	32

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti	241
Maggioranza	121
Voti favorevoli	212
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle volture negli antichi catasti:

Presenti e votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	218
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albasini — Albertini — Albicini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Angiolini — Arlotta — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry — Avellone.

Baranello — Barracco — Bastogi — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Biancheri — Bianchini — Bolognese — Bonicelli — Borghese — Borsarelli — Boselli — Botteri — Bracci — Brandolin — Brizzolesi.

Calissano — Callaini — Calleri — Camera — Camerini — Campi Emilio — Canevari — Capaldo — Caputi — Cardani — Carmine — Carnazza — Cassuto — Castiglioni — Castoldi — Cavaghari — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chimienti — Chiozzi — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Compans — Cornaggia — Cornalba — Costa Andrea — Cottafavi — Credaro — Crespi Silvio — Curreno — Cuzzi.

Da Como — D'Alife — Dal Verme — Daneo — Dari — De Asarta — De Bellis — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Viti De Marco — Di Cambiano — Di Lorenzo — Di Sant'Onofrio.

Fabri — Facta — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Faranda — Farinet Alfonso — Fasce — Fazi Francesco — Féliissent — Fera — Ferraris Carlo — Finocchiaro-Aprile — Fortunati Alfredo — Fortunato Giustino — Eradeletto — Furnari.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gaudenzi — Giaccone — Ginori-Conti — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Giuliani — Giusso — Goglio — Gorio — Greppi — Grippe — Guarracino — Guastavino — Guicciardini.

Lacava — Landucci — Leali — Leone — Libertini Pasquale — Loero — Lucca — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi.

Majorana Giuseppe — Manfredi — Mango — Manna — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marazzi — Maresca — Margaria — Masciantonio — Masoni — Matteucci — Meardi — Mendaja — Mercè — Meritani — Mezzanotte — Micheli — Mira — Molmenti — Montagna — Montauti — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Moschini.

Negri de Salvi — Nuvoloni.

Odorico — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Paniè — Pansini — Papadopoli — Pascale — Pellerano — Penati — Pescetti — Pini — Pinna — Placido

— Podestà — Pompilj — Pozzi Domenico
— Pozzo Marco — Proto-Pisani — Pugliese.

Queirolo.

Raineri — Rampoldi — Rasponi —
Rava — Rebaudengo — Reggio — Riccio
Vincenzo — Ridola — Rizzetti — Rossi
Luigi — Rossi Teofilo — Rota Francesco
— Rubini — Ruffo — Ruspoli.

Santamaria — Santini — Scaglione —
Scalini — Scano — Scellino — Schanzer
— Scorciarini Coppola — Silva — Solim-
bergo — Sonnino — Sormani — Spirito
Beniamino — Stagliandò — Strigari.

Targioni — Tedesco — Teodori — Ti-
nozzi — Torlonia Giovanni — Torrigiani
— Treves — Turati — Turbiglio — Turco.
Valentino — Valeri — Valle Gregorio —
Valli Eugenio — Vicini — Villa.

Weil-Weiss — Wollemborg.
Zerboglio.

Sono in congedo:

Ballarini — Barzilai — Bernini.
Capece-Minutolo — Coffari — Cortese
— Costa Zenoglio.

D'Aroneo.

Fazi Vito.

Gallina Giacinto — Gucci-Boschi — Gus-
soni.

Larizza — Libertini Gesualdo.

Majorana Angelo — Malvezzi — Mare-
scalchi — Marghieri — Melli.

Orioles.

Pavia — Pipitone — Poggi.

Raccuini — Raggio — Rastelli — Ra-
vaschieri — Resta-Pallavicino — Rizza E-
vangelista — Romanin-Jacur — Romussi
— Rosadi — Rossi Gaetano — Rovasenda.
Soulie.

Teso — Testasecca.

Ventura — Vetroni.

Sono ammalati:

Arnaboldi.

Bottacchi — Buccelli.

Calvi Giusto — Cocuzza.

De Luca Paolo Anania — Donati.

Massimini — Modestino — Monti-Guar-
nieri — Morpurgo.

Pantano — Pilacci.

Rizzo Valentino — Rossi Enrico.

Assenti per ufficio pubblico:

De Amicis.

Pastore.

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discus-
sione del disegno di legge sulla concessione
e costruzione di ferrovie.

Viene ora un ordine del giorno dell'ono-
revole Francesco Spirito ed altri:

« La Camera invita il Governo a provve-
dere alla costruzione dell'intera linea diret-
tissima Roma-Napoli nell'istesso periodo
di tempo già stabilito per la costruzione del
tratto intermedio Amaseno-Formia, esten-
dendo la disposizione dell'articolo 22 del
disegno di legge anche alla spesa ulteriore
occorrente per la costruzione di tutta la
linea ».

« Francesco Spirito, Arlotta, San-
tamaria, Mango, Salvia, Pla-
cido, Mater, Masoni, Leone,
Spirito Beniamino, De Tilla,
Cacciapuoti, Salvia, Strigari,
Colajanni, Cantarano, Girardi,
Venditti, Fede, Ravaschieri,
Giusso, Grippo, Marghieri, Ca-
paldo, Pansini, Talamo, De
Marinis, De Luca Anania,
Nitti, Mazziotti, Ruffo, Cipria-
ni-Marinelli, Mendaja, Salan-
dra, Proto-Pisani, Cicarelli,
Guarracino, Lucernari ».

Domando se quest'ordine del giorno sia
appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Spirito
Francesco ha facoltà di svolgerlo.

SPIRITO FRANCESCO. Onorevoli col-
leghi, quando l'onorevole Bertolini nel chiu-
dere il suo importante discorso disse che
doveva dichiarare a nome del Governo che
nessuna domanda di nuove comunicazioni
potevasi accogliere, noi sottoscrittori di que-
st'ordine del giorno fummo confortati. Noi
non domandiamo alcuna nuova comunica-
zione, ma chiediamo che sia accelerata l'e-
secuzione di una linea che ha per sè tutta
una lunga e dolorosa istoria.

Dunque, dicemmo, possiamo nutrire spe-
ranze di vedere accolti i nostri desideri. Ed
alcuni di noi, prima di discuterne qui alla
Camera, pensarono di discorrerne amichevol-
mente coll'onorevole ministro. Ma grande fu
la nostra delusione quando dal suo labbro
sentimmo ripeterci che anche per noi era inu-

tile ogni discussione e che anche per noi il disegno di legge era un'arca santa intangibile.

Nondimeno io dovrò parlare, onorevole Bertolini, e spero che ella vorrà avere la cortesia di ascoltarmi. Dovrò parlare, perchè molti colleghi, ad una importante adunanza tenuta a Napoli, vollero farmi il non gradito, anzi rifiutato, onore di incaricarmi di svolgere quest'ordine del giorno, e non posso venir meno al dovere che mi si volle imporre. Debbo parlare perchè si tratta di un altissimo interesse che riguarda soprattutto la più grande città d'Italia.

E quando parlo di un altissimo interesse che riguarda la più grande città d'Italia, debbo augurarmi che questo interesse di Napoli sia ancora oggi, come fu per secoli, un interesse che indirettamente riguarda civilmente, economicamente, politicamente, tutto il Mezzogiorno d'Italia.

È un altissimo interesse. Non starò io a farne la dimostrazione: mi basta accennare.

Ho qui dinanzi a me la relazione di una Commissione reale, che fu presieduta dal ministro *pro tempore* Girolamo Giusso.

E quando egli si dimise da ministro, si volle che continuasse a tenere la presidenza di questa Commissione, ed egli l'accettò. E scrisse in questa relazione una pagina che è tutto un inno alla direttissima Roma-Napoli. Voglio solo leggerne alcune parole: « A conseguire la maggiore velocità l'intera linea avrà doppio binario ». Leggo queste parole, perchè dopo sei anni ci si fa il regalo di dire che voi stabilite che si faccia il doppio binario per l'intera linea.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non c'era un soldo per farlo. L'importante è di stanziare i fondi.

SPIRITO FRANCESCO. L'importante è di stanziare i fondi?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Naturalmente.

SPIRITO FRANCESCO. Per me sta che, quando dopo sei anni ci si dice che avremo il doppio binario, sia pur stanziando i fondi, io posso ancora dire, onorevole Bertolini: quando li farete i due binari? Questo ora importa.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè non l'ha domandato ai miei antecessori, onorevole Spirito?

SPIRITO FRANCESCO. Con maggiore diritto posso domandare, dopo tanti anni, a lei che oggi è al Governo: quando la costruirete questa benedetta direttissima?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io la risposta l'ho data con la presentazione di questo disegno di legge.

SPIRITO FRANCESCO. Posso dire a lei che l'esecuzione di questa linea sia fatta in un modo serio. Dateci pure due o tre binari, quanti ne volete, ma soprattutto noi vi chiediamo la strada: è la strada che non vedo.

E continuava l'onorevole Giusso:

« Concepita così questa nuova linea, essa non solo raggiunge lo scopo di avvicinare Napoli, il Mezzogiorno e la Sicilia a Roma e al resto d'Italia; ma anche quello di fare di Napoli e di Roma quasi una sola città, legando insieme le loro due vaste reti di tramvie, di cui la direttissima non è che la continuazione e il congiungimento. Se la nuova linea non avesse che questo solo scopo sarebbe già di indiscutibile utilità, ma altri fini ed assai importanti si raggiungono nello stesso tempo e tali da renderla non solo utile ma anche necessaria ».

Non vado oltre nel ricordare tutte le ragioni che per la Commissione reale dimostravano l'utilità e la necessità di questa linea.

Debbo parlare perchè quest'altissimo interesse è curato in guisa che si spendono a decine i milioni dei contribuenti in opere le quali sono destinate a star lì a guardare il sole per lustri e per decine di anni senza che la ferrovia possa essere in esercizio.

E non solo, ma quando manca l'esercizio manca l'utilità e l'interesse del capitale che si è speso; manca anche la manutenzione perchè l'esercizio è la prima manutenzione delle opere pubbliche, soprattutto delle opere stradali. Sicchè dopo molti anni, quando vorremo aprire all'esercizio questa linea, la troveremo in uno stato tale che dovremo ricorrere a nuovi lavori ed a nuove spese per poterla esercitare.

Un'altra ragione m'impone di parlare, nonostante che il ministro ci abbia detto che è inutile ogni discussione. Parole amare...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Spirito, mi guarderò bene, d'ora innanzi, di parlare confidenzialmente con lei; perchè in questo modo mutiamo la discussione della Camera in un pettegolezzo.

SPIRITO FRANCESCO. Ma scusi, onorevole Bertolini, siamo venuti da lei, io e alcuni deputati, a chiedere una discussione privata intorno a questa linea, ed ella ci ha detto che era inutile ogni discussione... Era forse un discorso intimo quello che ella fa-

ceva e che doveva rimanere nel segreto della mia coscienza? Non credo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io le ho detto che aveva otto ore sulle ventiquattro da dedicare a questa discussione, e che di più non ne aveva.

PRESIDENTE. Prego di non far dialoghi.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non si può sentirsi dire certe cose.

SPIRITO FRANCESCO. Ma non le deve dire, quando non vuole lasciarselo ricordare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Le dico, le ricordo, e rispondo sempre di tutto quello che dico.

SPIRITO FRANCESCO. Risponderà a suo tempo. (*Commenti*).

Dunque un'altra ragione, e la più grave, è quella che riguarda la storia di questa derelitta linea direttissima Roma-Napoli.

Essa ha per sé nove leggi; ed è cominciata ad apparire sul ruolo delle leggi dello Stato nientemeno che nel 1879.

Sono scorsi ormai circa trent'anni; e la direttissima è sempre di là da venire. Ma noi vogliamo, trattandosi di un altissimo interesse, più che napoletano, più che meridionale, nazionale, vogliamo augurarci che, non ostante la durezza reale od apparente del Governo, questa linea sarà studiata ed eseguita con quella sollecitudine con cui gli uomini del Governo debbono curare gli alti interessi del paese. E voglio augurarmi che lo stesso sentimento abbia l'onorevole Bertolini, per quanto egli si dimostri risentito, alle mie giuste parole.

Di queste nove leggi mi piace ricordare qualcuna: per esempio, quella del 1882. Eh, andiamo molto indietro! Ventisei anni fa! Il secondo articolo di questa legge del 1882 diceva: « La linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio, non più tardi del 31 dicembre 1886 ». Nel 1886 (è inutile dirlo) non avemmo neanche una pietra di questa linea Roma-Napoli; in compenso, nel 1887, avemmo un'altra legge che nell'articolo 7 diceva così: « L'intera linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio, dentro il 31 dicembre dell'anno 1898 ». Dieci anni fa! E poi sono venute le leggi del 1892, del 1902, del 1904 e del 1906.

Nel 1906, nella legge Gianturco, ci si diceva che, oltre l'appalto delle due gallerie che sono ancora in esecuzione e che saranno ancora in esecuzione per parecchi

anni, era allo studio il progetto d'appalto pel tronco Formia-Napoli (Bagnoli).

E questo era importante: perchè quella è la vera direttissima; dappoichè, fino a che vi manterrete, onorevole Bertolini, nel tronco medio da Terracina o dall'Amaseno fino a Formia, voi farete una congiungente di altre due linee: la Velletri-Terracina e la Sparanise-Gaeta. Sicchè la vera direttissima è da Roma all'Amaseno, da Formia a Napoli.

Ed io non so perchè con una ostinazione degna di miglior causa il Governo esegua lavori solo lì, nel tronco intermedio: perchè di lavori nel primo e terzo tronco niente?

Fino a che non inizierete i lavori su questi altri tronchi, nelle popolazioni non sorgerà la fiducia sicura ed assoluta che voi vorrete la direttissima. Orbene, l'appalto del tronco Formia-Napoli per Bagnoli era pronto fino dal 1906 sotto Gianturco; ed invece, di questo tronco ora che cosa ne è? E' ancora di là da venire: è nei sogni. Quale è la condizione che ci fate oggi, onorevole Bertolini, con la vostra legge? Le gallerie lungo il tronco Amaseno-Formia saranno costruite per il 1912; e sia, ma vi è un'altra galleria che viene dopo Formia, sotto il monte Massimo, galleria lunga cinque chilometri, per potere eseguire la quale occorrono pure degli anni. O perchè, trovandovi ad eseguire gallerie, non volete eseguire quella che sta sul tronco della vera direttissima Roma-Napoli? Al 1912 voi ci promettete, sono parole della vostra legge, di provvedere con altre leggi per gli esercizi successivi sino a tutto il 1923 e 1924. Con altre leggi! Io voglio augurarvi, onorevole Bertolini, che voi possiate essere ancora a quel posto...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non me lo auguro io.

SPIRITO FRANCESCO. Io voglio augurarvelo e voglio augurarmi pure che voi, a quella forza di carattere che pure mi piace, che pure è bella negli uomini politici, non aggiungete quella certa durezza... (*Si ride*).

GRIPPO. Ecco il ponte che si è gettato! (*ilarità*).

SPIRITO FRANCESCO. ...che non giova agli uomini politici in un Governo parlamentare.

Ed allora con questo augurio io sarò più sicuro di questi nuovi provvedimenti legislativi che voi ci promettete nel 1912. Ma se non ci sarete voi, chi ci può dire quale

sarà allora il Governo del nostro paese? Quale sarà allora il ministro dei lavori pubblici? (*Commenti*). Quali saranno le condizioni economiche del paese, le condizioni finanziarie dello Stato, le condizioni politiche del Governo? Quali saranno gli uomini del Governo o della Camera? E voi ci volete ancora promettere nuove leggi, dopo quelle che abbiamo avute, per il 1912? Ecco quello che ci addolora, che amareggia profondamente l'animo nostro.

Quindi è giusto, s'impone il bisogno di vedere questa linea eseguita con maggiore sollecitudine, con maggiore celerità. Se tutti i progetti vostri potessero essere attuati sicuramente senza ostacoli (ma si sa che l'avvenire è sulle ginocchia di Giove e gli ostacoli sono assai più frequenti che le occasioni propizie negli umani eventi); se tutto andasse pel migliore dei mondi possibili, noi, secondo le vostre previsioni, avremmo la direttissima Roma-Napoli nel 1924! (*Si ride*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No!

SPIRITO FRANCESCO. Ed io che ho tanto sognato, che ho tanto aspettato la direttissima Roma-Napoli, sarò condannato a lasciarla godere ai miei nipoti! Veda dunque, onorevole Bertolini, come è doloroso che ella ci annunzi, come un grande beneficio per la città di Napoli, che la sua direttissima la si avrà nel 1924!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è vero! Glielo spiegherò, se permette. Ma mi dispiace che abbia questa impressione.

SPIRITO FRANCESCO. Io non solo desidero che mi dia questa assicurazione, ma anche altre più promettenti ancora nel suo interesse, nell'interesse di lei uomo politico, nell'interesse del Governo, di cui fa parte e nell'interesse delle popolazioni, che noi rappresentiamo e in mezzo alle quali viviamo.

Ora, ci si sono fatte due obiezioni. Prima di tutto, possono esservi delle difficoltà tecniche, nell'eseguire celeremente una gran massa di lavori. Orbene, onorevole Bertolini, (io non sono uomo da dare consigli, ma ho diritto di esprimere anche i miei pensieri e le mie idee) le dirò che la Direzione generale delle ferrovie, col grave pondo dell'esercizio di Stato, se le si deve aggiungere il peso gravissimo di tutte le costruzioni ferroviarie, forse non potrà adempiere al suo alto, difficile, forse quasi quasi direi impossibile, compito. È bene attenuarglielo un

poco, è bene correggere questa pleora di poteri; e se, quindi, fosse necessario, per la Roma-Napoli, pensare a darla all'industria privata, sarebbe un beneficio non solo per noi che l'aspettiamo più celeremente, ma anche per l'Amministrazione dello Stato.

Le difficoltà di ordine finanziario io non le comprendo.

Ha detto l'onorevole Calissano, nella sua importantissima relazione, che il Governo sentirebbe il dovere di una parità di trattamento per tutte le altre linee, se dovesse provvedere, anche a termine dell'articolo 22, alle maggiori spese che occorrono per l'acceleramento della costruzione della direttissima Roma-Napoli.

Orbene, se voi credete davvero che ci sia bisogno di questa doverosa parità di trattamento, non sono io che mi opporrò; ma se, per caso, non volete affrontare questa difficoltà e volete fare una eccezione per la esecuzione della direttissima Roma-Napoli, credete voi, onorevole Calissano, che si troverebbe in questa Camera, fra i 508 nostri colleghi, uno solo il quale direbbe che sarebbe una parzialità ingiusta aver fatto una eccezione per la direttissima Roma-Napoli, che è nata con la legge del 1879, che si sperde fra le nostre leggi da trent'anni, che è da trent'anni inesequita, che ha per sé ben nove leggi lacere tutte? Bandiera vecchia onor di capitano; ma per le leggi non è lo stesso che per i reggimenti: quando le leggi sono lacerate, per lo meno, se non è una vergogna, non è neppure un onore, mentre per un reggimento la bandiera lacera è sempre un onore.

Se potete fare una parità di trattamento, e fatela pure; ma se volete procedere con quel metodo indicato da noi per la direttissima Roma-Napoli, questa è una eccezione che non è un favore, ma è un diritto. Rispettatele una buona volta queste leggi che hanno consacrato questo diritto: diritto che è un bisogno e questo bisogno non è soltanto della città di Napoli, ma di tre provincie, del Mezzogiorno e di tutta l'Italia.

Io ricordo, ed è bene che sia presente qui Girolamo Giusso, quando nel 1901 egli si affrettò a portare alla Camera il disegno di legge per la costruzione celerissima degli accessi al Sempione. Allora io gli dissi: Amico Girolamo, hai compiuto il tuo dovere di italiano.

Ma, e la direttissima? Egli mi rispose: Sta pur sicuro, sarà eseguita con la massima celerità.

Amico Giusso, sono passati sette anni, e non c'è ancora il primo principio per vedere eseguita la nostra direttissima. (*Interruzioni*).

Emauele Gianturco aveva dichiarato nel 1906, come ho avuto l'onore di ricordare alla Camera, che era pronto l'appalto per il tronco Formia-Napoli per Bagnoli. Nel 1906.

Ed ora l'onorevole Bertolini viene nel 1908, con questa nuova legge, a dire: ne parleremo nel 1912!

Sei anni dall'epoca in cui Emanuele Gianturco diceva: È pronto, è allo studio l'appalto di questo tronco della direttissima Roma-Napoli.

Non solo questo; ma io debbo credere che sia stato il Governo, mi ascolti l'onorevole Bertolini... anzi continuerò a chiamarlo, per attenuare un po' il suo malumore, l'amico Bertolini... (*Si ride*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che malumore! Neanche per idea.

SPIRITO FRANCESCO. Dunque, senta; io credo che sia stata proprio opera sua e se non opera sua, opera della Direzione generale delle ferrovie, che ultimamente, alcuni mesi fa, è stato invitato il Consiglio comunale di Napoli ad affrettare i suoi studi e le sue proposte sulle stazioni cittadine per la direttissima Roma-Napoli. E fu un entusiasmo generale.

Dunque, si disse, è pronta, è imminente la direttissima Roma-Napoli. Qualcheduno vedeva già passare la vaporiera sotto le sue finestre.

E ricordo che in quella discussione si manifestavano dei desideri e che, poichè questi desideri potevano creare delle difficoltà, l'onorevole Arlotta, anche egli firmatario di quest'ordine del giorno, disse: ma no! fate tacere tutti questi singoli interessi! rendiamo tutti omaggio alle proposte del Governo, perchè non si dica che per opera nostra sia ritardata di un giorno la esecuzione della direttissima!

Dunque voi, proprio voi, avete fatto concepire la viva speranza che questa direttissima si sarebbe avuta in breve scadenza di termini.

Ora quando i nostri concittadini leggeranno, cosa, che non sanno ancora, leggeranno, come ho letto io, che per gli stanziamenti necessari alla esecuzione degli altri tronchi ne parleremo al 1912 che all'uopo occorreranno nuovi provvedimenti di legge,

e che questa direttissima si potrà avere nel 1924; sarà una amara delusione, per quelle popolazioni, pari all'entusiasmo, che le aveva commosse all'annuncio della direttissima prossima, anzi imminente. Allora, ascoltate mi, onorevoli signori del Governo, anzi non se lo abbia a male l'onorevole Bertolini, perchè io non intendo passare sul suo capo... (*Si ride*) ...ma è una questione tanto importante, che nessun'altra mai, e quindi, pur invocando il suo benevolo giudizio ed i suoi più solleciti provvedimenti intorno a quest'alto interesse, mi consenta che io mi rivolga a tutto il Governo, e soprattutto al capo del Governo, il quale, come tale, ha maggiori diritti ed anche maggiori doveri e più gravi responsabilità, che sono la conseguenza immediata di questi diritti e di questi doveri.

Or bene, l'onorevole Giolitti venne a Napoli per rendere l'estremo suo omaggio alla salma di Emanuele Gianturco e i napoletani glie ne furono e glie ne sono grati.

Faccia ora qualche cosa di più e di meglio, renda omaggio alla memoria di Gianturco, alle sue intenzioni, ai suoi propositi, all'opera sua. Non faccia, onorevole Giolitti, che questa legge sia il seppellimento delle intenzioni, dei propositi, delle opere di Emanuele Gianturco.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma lo stanziare dei milioni di più è un seppellimento?

SPIRITO FRANCESCO. Onorevole Giolitti, non basta stanziare dei milioni, ma occorre che sieno eseguite le opere in conformità e in proporzione dei milioni, che si stanziavano. Ecco ciò, che noi non vediamo nella legge; ecco ciò che noi domandiamo.

Mi consenta quindi che io invochi l'intervento di tutti; in primo luogo del ministro competente, in secondo luogo del capo del Governo, e chiedo a lui, chiedo ad essi, chiedo a tutti, che si studi questa questione della direttissima, perchè non è possibile che essa debba dipendere ancora da nuove leggi future di lunga scadenza; non è giusto, non è possibile che essa debba essere aperta all'esercizio nientemeno che nel 1924. Si mettano d'accordo; ci diano ragione e ci rendano giustizia! (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Giusso ha chiesto di parlare per fatto personale. Indichi il suo fatto personale; perchè veramente mi è parso che gli sia stato fatto un elogio! (*Si ride*).

GIUSSO. (*Segni di attenzione*). Spesso sotto un elogio si può nascondere un rimprovero; non è questo nell'animo dell'onorevole Spirito, e, se l'onorevole presidente mi consente la parola, spiegherò brevemente il mio fatto personale.

Quando l'onorevole Spirito ha detto le parole testè pronunziate a mio riguardo, io escludo assolutamente in lui il concetto di volermi muovere rimprovero; però il rimprovero può essere ritenuto dagli altri che non conoscono pienamente l'animo dell'onorevole Spirito a mio riguardo, e quindi debbo spiegare perchè nel momento in cui io presentava, come ministro, alla Camera la legge per gli accessi al Sempione, che ebbe per iscopo di compiere un'opera nobilissima ed utilissima nel minor tempo possibile, io credetti di non fare altro che il mio dovere di italiano.

Ricordo le parole dell'onorevole Spirito, e non mi pento di quello che ho fatto perchè in quel momento, se avessi voluto abbinare la direttissima con gli accessi al Sempione, probabilmente avrei fatto ritardare di molto quell'opera, la quale era di necessità grandissima e si doveva compiere in un tempo determinato.

Ma fu un errore il mio? Io non credo.

Ma vi ha di più.

Il medesimo errore, onorevole Spirito ed onorevoli colleghi, avrei compiuto una seconda volta, quando occupandomi della direttissima, io misi a pari con la medesima tutte le altre linee complementari.

Io divido il dolore dell'onorevole Spirito quando egli dice: ma come, si debbono compiere altre direttissime in brevissimo tempo e la Roma-Napoli no? E perchè?

Onorevole Spirito, ella ha pienamente ragione, ma ella non me ne può volere come non me ne vuole, se in entrambi questi casi io m'ispirai ad un altissimo sentimento d'italianità.

Tutti coloro che, dal paese donde io vengo, sono stati ministri dei lavori pubblici, non hanno mostrato mai di esser partigiani nelle loro deliberazioni. Non furono mai regionalisti, ma sempre italiani. Io quindi non mi pento dell'opera mia, ma debbo con dolore vedere che non solo la direttissima Roma-Napoli, decretata per legge da trenta anni, non va alla pari con le altre direttissime, che sono nate, potrei dire, ora, ma debbo vedere altresì come tutte le altre complementari, per le quali io ho fatto il dover mio, e vi ho lavorato con amore,

siano quasi tutte appaltate e invece di questa direttissima, e ripeto le sue parole, non se ne vedrà il compimento nemmeno nel 1924.

Ed ora una parola all'onorevole Bertolini.

Onorevole Bertolini, mi perdoni la franchezza del linguaggio, e si ispiri anche lei a quel pensiero di italianità che ha guidato la mia azione di ministro, come quella di Emanuele Gianturco, e di molti altri, e faccia per la direttissima Roma-Napoli ciò che è strettissimo dovere di un ministro italiano dei lavori pubblici. Ed ho finito. (*Vive approvazioni — Commenti*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni di attenzione*). Io ho un fatto personale. Sono stato addolorato dal discorso dell'onorevole Spirito, e non addolorato, onorevole Spirito, per quegli strali che ella ha creduto di rivolgere a me: l'epidermide mia è abbastanza spessa per non temerne le acute punte, ma perchè ella, certo in buonissima fede, ma per difetto di studio delle disposizioni del disegno di legge, andava diffondendo nella Camera (e dalla Camera si sarebbero andate diffondendo nel paese) notizie affatto inesatte sui propositi, non solo, ma sulle proposte stesse del Governo.

Di questo io mi doleva, onorevole Spirito; e poichè l'onorevole Giusso ha creduto di rivolgermi un invito ad ispirarmi al patriottismo suo e del compianto mio predecessore, gli dirò: onorevole Giusso, in fatto di patriottismo, io accetto anche l'invito che ella mi ha rivolto, poichè non credo che di patriottismo se ne abbia mai abbastanza! Dunque, io mi ispirerò sì, all'esempio di patriottismo che ha dato lei e che ha dato il mio compianto predecessore; ma devo osservarle, che anche lei non ha bene considerato ciò che è proposto col disegno di legge. Con la legge del 1904 non era stata autorizzata che una spesa di 34 milioni. Quando io arrivai, nella fine di novembre, al Ministero, e mi resi conto dopo pochi giorni del modo con cui procedeva la costruzione della direttissima Roma-Napoli, di una cosa ebbi percezione immediata: che non si sarebbe potuto lasciar costruire quella direttissima a un solo binario, e per conseguenza avviai immediatamente gli studi per determinare quale sarebbe stata la spesa necessaria, non solo per completare la linea,

come si era progettata, ma per costruirla a doppio binario. E la conseguenza di tali studi fu la domanda di autorizzazione di una maggiore spesa di 86 milioni, che io ho presentata con questo disegno di legge alla Camera.

Ed ho ancor nell'orecchio l'eco delle dichiarazioni di riconoscenza che, quando io presentai questa domanda alla Camera, mi vennero qui fatte dai deputati di Napoli.

Onde io non so davvero perchè la riconoscenza e la soddisfazione di quei giorni oggi si siano improvvisamente tramutate in amarezza. Non lo so, perchè nulla è mutato certo nelle disposizioni del disegno di legge per opera della Commissione, la quale fu felice di associarsi alle proposte del Governo. Cosa è mutato? Io non lo so; non lo comprendo.

Riscontro un'interpretazione (mi permettano di dirlo) pessimista, per non chiamarla diversamente, delle proposte fatte dal Governo. Esso chiede al Parlamento di autorizzare una spesa di 86 milioni in aggiunta alla spesa di 34 milioni, che è stata già autorizzata; ma, per alte ragioni di politica finanziaria, non propone stanziamenti determinati se non per un quadriennio compreso il 1908-909. Ognuno sa che nel 1911 avrà compimento (l'ho già ricordato anche l'altro giorno) l'operazione della conversione della rendita; e frattanto nessun finanziere, credo, oserebbe proporre di pregiudicare la condizione delicata del nostro credito con emissioni di consolidato o lasciando che grandi quantità di obbligazioni ferroviarie andassero a pesare sul mercato. Ed è proprio questo che giorni fa mi veniva domandato. Mi veniva infatti domandato di consentire che le direttissime fossero appaltate a società di speculazione, le quali avrebbero emesso obbligazioni garantite dallo Stato; ed io aspramente dissi: «no! questo oggi non si può assolutamente consentire, perchè sarebbe altamente dannoso al credito dello Stato; e d'altra parte, per quanto riguarda la direttissima Roma-Napoli non mi sento di cedere ad appaltatori lavori già iniziati dallo Stato, esponendo questo a probabili liti». Su questo punto fui reciso e rimango reciso.

Ciò nulla toglie al mio impegno, perchè i lavori per la direttissima Roma-Napoli procedano colla maggiore celerità possibile. Ma è inutile, signori, dare in appalto i tronchi estremi, quando non sia prossimo il compimento delle gallerie: evidentemente

la linea non potrà essere aperta all'esercizio, se non quando le gallerie siano compiute.

SPIRITO FRANCESCO. Ma c'è una terza galleria.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Su questo punto, onorevole Spirito, non sono in grado di darle precise informazioni tecniche, perchè qui non ho gli elementi; ma le dichiaro il fermo proposito di fare tutto quello che è possibile per accelerare i lavori entro i limiti della disponibilità effettiva di personale e di mezzi.

D'altro canto, onorevole Spirito, se questo disegno di legge prevede uno svolgimento di sedici anni per il suo compimento, non ne viene affatto di conseguenza che ancora sedici anni debbano durare i lavori della direttissima Roma-Napoli! Niente affatto; questi lavori saranno compiuti in un termine minore di sedici anni.

Altri sono i lavori, per cui si stanno ancora studiando i progetti e che richiederanno maggiore tempo di quello, che oggi si possa prevedere necessario per la direttissima Roma-Napoli. E l'onorevole Spirito non deve ignorare che, quando si preventivano sedici anni per il pagamento, i lavori possono essere ben compiuti in dodici o tredici anni, perchè, dopo compiuti i lavori, più di qualche anno deve correre prima che, compiute le liquidazioni ed i collaudi, possa essere pagato il saldo.

Per tale ragione è assolutamente inutile che gli stanziamenti coincidano con la durata della esecuzione delle opere.

Queste cose è bene che si sappiano, perchè è dannoso che si diffondano timori, i quali non hanno assolutamente alcuna ragione di essere.

SPIRITO FRANCESCO. Ci dia qualche affidamento per la terza galleria di circa cinque chilometri!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Spirito, io le do l'affidamento che tutto quello, che è possibile di fare, sarà fatto; io non saprei dare altro affidamento che questo, perchè, intendiamoci bene, le leggi non possono trasformarsi in capitolati di lavoro, determinare, per esempio, il periodo per la perforazione di una galleria o per una posa di binari. In siffatto modo non si è mai proceduto nè nel nostro, nè in altri paesi.

Ma, se non si ha fiducia, onorevole Spirito...

SPIRITO FRANCESCO. Voglio averla nelle sue dichiarazioni...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. ...Se non si ha fiducia negli uomini, che sono al Governo, il sistema parlamentare non offre il rimedio di fare delle leggi con metodi irrazionali, ma quello di cambiare gli uomini che sono al Governo.

Altro rimedio non vedo che questo. Io ho fatto dichiarazioni che credo dovrebbero soddisfare completamente l'onorevole Spirito.

Ho assunto da sei mesi appena il Ministero dei lavori pubblici; ritengo di aver continuato, nel miglior modo per me possibile, nell'indirizzo del mio predecessore; e se l'onorevole Spirito mi darà tempo, credo che non avrò affatto da arrossire pei risultati dell'opera mia.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni — Commenti*).

SPIRITO FRANCESCO. Voglio avere completa fiducia, ma desidererei che gli affidamenti fossero ancora più espliciti.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Paniè, Daneo, Albertini, Di Cambiano, Richard:

« La Camera confida che il Governo provvederà alle opportune opere:

1° per porre il tratto oltre Arquata della Genova-Torino nelle stesse condizioni della direttissima Milano-Genova oltre Arquata;

2° per la pronta e completa sistemazione della linea del Fréjus in modo che essa corrisponda adeguatamente alle esigenze del traffico internazionale ».

Domando se sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

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

PANIÈ. Primo a parlare fra i rappresentanti politici di Torino, dopo la discussione generale, sento anzitutto il dovere di ringraziare gli egregi colleghi delle altre regioni, che si sono uniti a noi nel sostenere le ragioni, gli interessi della nostra città.

Qualunque sia il risultato che le loro, le nostre parole, avranno nelle risoluzioni del Governo e della Camera, rimarrà sempre vivo in noi il ricordo di questa larga e cordiale adesione; di questa spontanea, e quindi tanto più apprezzabile, dimostrazione di solidarietà.

Ma soddisfatto questo debito di gratitudine, io mi affretto, onorevoli colleghi, a dichia-

rarvi che io non seonfinerò dai limiti del mio ordine del giorno; mi atterrerò, anzi, e strettamente, nell'orbita dei voti che esso enuncia.

Il collega Daneo, nel suo eloquente discorso, ha dimostrato ciò che si deve dare a Torino ed alla regione piemontese. Io dirò di ciò che non le si deve togliere. A questo essenzialmente mira l'ordine del giorno stato da me proposto, in unione ad altri colleghi, nelle due parti di cui esso si compone, riguardante l'una la linea Genova-Torino, l'altra la linea del Fréjus. Ed almeno, in questo anche più ristretto campo di richieste spero di avere consenziente il Governo.

La direttissima Genova-Milano fu affermata e raccomandata al Governo dal voto concorde delle tre rappresentanze, ligure, lombarda e piemontese. Consentite, onorevoli colleghi, che io ricordi ancora una volta il tenore preciso di questo voto, espresso nel convegno di Genova del 24 febbraio 1907.

« Le regioni lombarde, piemontesi, liguri... affermano l'urgente necessità dell'attuazione della linea direttissima Genova-Milano con allacciamento a Torino nel modo più breve possibile.

« Deliberano la formazione di un Comitato unico da costituirsi dai sindaci di Torino, Milano e Genova sotto la loro presidenza.

« Invitano i rappresentanti politici delle tre regioni ad un'opera concorde ».

La portata di questo ordine del giorno, già lo dissi altra volta, non ha mestieri di essere illustrata; perchè è resa chiara, oltrechè dal suo tenore, dalla concordia degli intenti, a cui era dovuto.

Genova e Milano volevano la direttissima: ma questa non avrebbe mai dovuto arrecare danno a Torino ed al Piemonte.

Genova è il porto comune della Lombardia e del Piemonte. L'avvicinarvi maggiormente una delle due regioni senza fare altrettanto per l'altra, è porre questa in condizione d'inferiorità. I viaggiatori saranno sempre attratti là dove la via è più breve e più comoda. Nell'industria poi, lo sappiamo tutti, la concorrenza è spinta a tale estremo che una minima ragione di preferenza nella velocità, nella spesa di trasporto o in qualsiasi altro fattore della produzione basta ad alterarne profondamente le sorti.

Bisognava dunque - e i primi a consentirlo non solo ma a chiederlo furono con-

alto senso di fraternità, i rappresentanti della nobile regione lombarda — che pur costruendosi la direttissima Milano-Genova si conservasse al Piemonte (ben s'intende nei limiti del ragionevole) la equidistanza dal porto di Genova che attualmente esiste tra esso e la regione lombarda. Questo significava il voto che io ho testè rammentato.

Il Governo ha riconosciuto la suprema, la evidente giustizia di siffatto trattamento. Ed è certo in questo ordine d'idee che esso ha annunciato prima per bocca dell'onorevole ministro dei lavori pubblici nella tornata del 13 marzo scorso, ed ha poi confermato alla Commissione parlamentare, come ne attesta l'autorevole suo relatore, che la direttissima Genova-Milano sarebbe stata utilizzata per le comunicazioni con Torino nel tratto Genova-Arquata. E noi siamo grati al Governo di questa sua deliberazione. Ma quest'atto di giustizia non può essere lasciato a metà; giacchè così riuscirebbe presso che inefficace.

Che varrebbe infatti sopra i cento e sessantasei chilometri, che separano Genova da Torino, migliorare le condizioni di 32 (quanto è oggi la distanza tra Genova ed Arquata) lasciando il resto nelle condizioni di prima? Con la direttissima Genova-Milano il percorso fra le due città si farà in poco più di due ore se con la trazione a vapore, ed in assai minor tempo ancora quando si applicasse la trazione elettrica. Ora, anche coll'utilizzazione del tronco Genova-Arquata-Torino si troverebbe a distare da Genova, secondo gli stessi calcoli dell'onorevole ministro, sempre due ore e tre quarti, ossia quasi un'ora più di Milano.

È questa sperequazione, che si deve impedire, e per impedirla, bisogna come noi chiediamo nella prima parte dell'ordine del giorno, mettere non solo fino ad Arquata, ma anche da Arquata in poi, le due linee per Torino e per Milano il più che sia possibile in parità di condizioni sia rettificando opportunamente ove occorra il tracciato della linea tra Arquata e Torino sia applicando alle due linee le stesse modalità di esercizio.

Il problema, lo conveniamo, non è di immediata risoluzione; e lo si dovrà coordinare con quello del complemento della direttissima Genova-Milano nel tratto oltre Tortona, per cui il Governo ha per ora spesa ogni decisione.

Ma è dovere nostro di segnalarglielo fin

d'ora perchè gli studi procedano d'accordo; e noi non dubitiamo che esso vorrà a tempo debito tenere presente le nostre legittime istanze, dirette non alla conquista di miglioramenti, ma puramente a mantenere immutato alla regione nostra lo stato di fatto che ha oggigiorno.

E ci sia poi lecito aggiungere che alla difesa degli interessi del Piemonte non è sufficiente la disposizione piena (nessuno lo nega) di buone intenzioni del capoverso dell'articolo 1° del progetto di legge per cui le direttissime non godranno delle disposizioni dell'articolo 92 delle tariffe.

Prima di tutto questa disposizione vale solo per le merci. Ai viaggiatori rimarrà sempre l'allettamento del percorso più breve per Milano. In secondo luogo anche le merci, se pagheranno la tassa del percorso più lungo, avranno il vantaggio della maggior velocità.

Ed è vano il credere, me lo consenta l'onorevole ministro, che le merci continuino a transitare sulle linee attuali, senza percorrere le direttissime, le quali serviranno quasi esclusivamente per i viaggiatori.

Questa ipotesi, alla quale ha accennato l'onorevole ministro nella tornata del 13 marzo, se vera per altre direttissime, non può esserlo per la Genova-Tortona.

Per questa, le statistiche ultime danno le seguenti proporzioni tra il traffico viaggiatori e il traffico merci: 23 per cento per il traffico viaggiatori, il 77 per cento quindi quasi il quadruplo, per il traffico merci.

Se pertanto questo si dovesse istradare soltanto per le linee esistenti, a che servirebbe la direttissima?

E difatti la relazione Dietfer, Colombo e Tortarolo « sull'esercizio ferroviario attraverso l'Appennino fra Genova e Valle Scrivia », la quale per quanto risalgia all'anno 1902 per l'incontestabile e incontestata autorità delle persone che l'hanno fatta, ha certamente avuto un gran peso nelle deliberazioni del Governo, nel fare il calcolo della potenzialità della direttissima Genova-Tortona segna: sei coppie di treni viaggiatori contro 57 coppie di treni merci con 2964 carri ossia circa i nove decimi del movimento sulla linea sono rappresentati dalle merci e appena uno dai viaggiatori!

Dunque le merci, comunque tassate, dovranno necessariamente percorrere la direttissima, e avranno così la preferenza della maggiore velocità del trasporto.

Senza dire poi che quando la linea più breve costituisce una necessità determinata da imprescindibili ragioni di servizio, io non so quanto tempo potrà durare la prescrizione di far pagare alle merci la tassa di un ipotetico percorso più lungo!

La conclusione pertanto è, che pure dandole al ministro delle buone disposizioni da cui è partito nel proporre sia l'eccezione dell'applicazione dell'articolo 92 delle tariffe, sia nel determinare il raccordo ad Arquata della linea di Torino colla direttissima Genova-Milano, tutto questo non basta: occorre che la parità di trattamento accordataci ora fino ad Arquata, sia assicurata anche per l'ulteriore percorso fino a Torino.

Passo alla seconda parte dell'ordine del giorno, nella quale s'invoca la pronta e completa sistemazione della linea Torino-Modane, in modo che la medesima possa rispondere adeguatamente alle esigenze del traffico internazionale.

Per questa linea l'onorevole ministro ha nella seduta del 13 marzo enunciato il seguente programma di lavoro:

Costruzione del doppio binario da Torino a Modane, eccetto che nel tratto Bussoleno-Sanbertrand, nel quale si farà una stazione d'incrocio tra Oulx e Sanbertrand.

Elettrizzazione della linea nel tratto Bussoleno-Modane.

Ora noi diciamo per prima cosa al Governo: fate queste opere il più presto che sia possibile. Ed interprete sicuro dell'uomo venerando, e venerato che in questo momento mi siede vicino, l'onorevole Villa, io concreto il *presto* in una data precisa. Quelle opere sieno certamente compiute per l'esposizione internazionale, che Torino e Roma hanno indetto per il 1911.

Quale contributo più degno, e ad un tempo più doveroso da parte dello Stato alla grandiosa impresa, che quello di apprestare alla città, da cui partì l'iniziativa, migliorata l'unica via internazionale che ad essa faccia direttamente capo?

D'altronde anche dal punto di vista degli interessi generali e materiali, perchè prostrarre lo stato attuale di marasma della linea?

Se le opere sono indispensabili — e su ciò non vi è — e non vi può essere dissenso dal momento che vennero deliberate — non è forse interesse anche dello Stato esercente di affrettarne la esecuzione e porre così la linea in grado di dare tutto il reddito, di cui è suscettiva?

Perchè è proprio così: il reddito, che del resto oggidì supera le lire 40,000 per chilometro, è tarpato non dalla mancanza del traffico ma dall'impossibilità di smaltirlo. Si ripete in sostanza a proposito di questa linea, ciò che avviene per quella di Savona: per le men felici condizioni in cui fu originariamente costruita, che oggigiorno risaltano anche più per i valichi più perfezionati stati successivamente costruiti, per le forti pendenze che essa ha, per le sue cattive condizioni di esercizio, la linea del Fréjus vede deviato da sé una gran parte del suo traffico a favore di altri valichi; cosicchè non v'ha dubbio che, migliorate le sue condizioni, aumenterà ancora il suo prodotto.

Ma le, opere che il ministro ha indicate non sono e non possono rappresentare che il programma di ciò che si deve fare subito per togliere immediatamente la linea dalle angustie in cui si dibatte.

Il Governo non deve dimenticare le grandi, le importanti finalità di questa linea.

Il valico del Fréjus è il più breve da Londra-Parigi a Roma.

Esso, per essere stato il primo dei valichi alpini, se fu allora e sarà, in ordine a data di costruzione, sempre una mirabile prova del genio costruttivo italiano, presenta però quei difetti che l'esperienza ed i perfezionamenti della tecnica hanno insegnato ad evitare nei valichi successivamente aperti; quei difetti che si riscontrarono eziandio nel primo valico costruito attraverso l'Appennino nella galleria dei Giovi, la soverchia altezza della galleria, la eccessiva pendenza tanto di questa quanto delle strade di accesso.

Ora, come si è provveduto a rimediare le deficienze del primo traforo dell'Appennino, così si deve provvedere per quello del Fréjus, colla visione esatta della sua importanza e dei fini a cui deve servire.

La mancanza del doppio binario tra Bussoleno e Sanbertrand costituirà sempre un grave incaglio al conseguimento della completa potenzialità della linea, incaglio che la progettata stazione d'incrocio potrà solo mediocrementemente attenuare. Si tratta invece di una lunghezza di ben 24 chilometri che rimarrebbe a semplice binario sui 19 del tratto Bussoleno a Modane, che è quello nel quale si riscontrano le maggiori difficoltà a cui importa porre riparo.

Si aggiunga che vi sono esigenze interna-

zionali, le quali reclamano l'integrale raddoppiamento del binario. Io ho già ricordato altra volta vivaci discussioni seguite su questo argomento alla Camera francese; ove si è notato, meglio si è deplorato che, mentre la Francia aveva affrontato lavori e spese gravissime per porre nel suo versante tutta la linea a doppio binario, finora non si sia fatto altrettanto in Italia. E chi segue i particolari di quella discussione, comprende agevolmente che quella lentezza da parte del Governo francese nei lavori della Cuneo-Nizza che giustamente spingeva l'onorevole collega Rovasenda, alcuni giorni fa, ad interpellare il nostro ministro dei lavori pubblici, può avere la sua spiegazione nel ritardo dal canto del Governo italiano a completare il doppio binario sulla linea di Modane.

S'aggiunga ancora che questo doppio binario rappresenta non soltanto una aspirazione, ma una promessa legislativa quasi cinquantenaria.

L'onorevole Spirito nella calorosa difesa che ha testè fatto della direttissima Roma-Napoli ha chiamata *derelitta* questa linea perchè è tuttodì da compiere, nonostante abbia per sè una legge del 1882.

Ma sotto questo aspetto quella qualifica conviene ben più alla Torino-Modane, perchè fin dal 1864, nella cessione che allora lo Stato faceva delle sue linee, fra cui la Torino-Susa, imponeva alla Società cessionaria l'obbligo di costruire il doppio binario una volta che il prodotto lordo raggiungesse le lire 35 mila per chilometro. Così sta scritto nell'articolo 15 della convenzione 30 giugno 1864 approvata dalla legge 14 marzo 1865.

Ora lo Stato, succeduto a sua volta alla Società, non può non riconoscere doveroso per sè quello che altra volta esso imponeva alla sua cessionaria per l'interesse generale.

E sta poi di fatto, come ho già osservato, che la linea da molto tempo ha oltrepassato di gran lunga il prodotto di 35 mila lire per chilometro.

Con tutto ciò non è intendimento nostro di limitare l'azione del Governo nella scelta dei mezzi; tanto più che al progetto del doppio binario si accoppia ora, secondo gli studi di un valentissimo tecnico, quello di una galleria succursale, così come si è fatto per la galleria dei Giovi, che risolverebbe anche più radicalmente il problema. Noi ci limitiamo ad indicare al Governo il fine che importa raggiungere; la necessità di dare e garantire alla linea del Fréjus la sua poten-

zialità. Ad esso, alla saviezza sua, lo avvisare alle opere più adatte per conseguire tale scopo. E voglia esso tenere presente che non si tratta solo di un atto di giustizia per il Piemonte, ma di interessi che toccano tutta l'economia nazionale.

Onorevoli colleghi, io non voglio abusare oltre della cortesia vostra. Al senno del Governo, alla benevolenza vostra affido senza più l'accoglimento del nostro ordine del giorno. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Seguirebbe ora il seguente ordine del giorno:

« La Camera, approvando il disegno di legge in esame, confida che il Governo voglia disporsi agli studi relativi alla ferrovia tanto reclamata per la valle del Calore nel Salernitano.

« Giuliani, Camera, Guerritore, De Marinis ».

Ma quest'ordine del giorno è uno dei cinque che non possono essere svolti perchè i proponenti non erano iscritti a parlare prima della chiusura della discussione.

GIULIANI. Confido nel Governo e nella Commissione per il suo accoglimento.

PRESIDENTE. Segue quindi l'ordine del giorno dell'onorevole Leali:

« La Camera, convinta dell'importanza commerciale, agricola, militare della linea trasversale umbro-maremmana Foligno-Todi-Orvieto Porto S. Stefano, invita il Ministero a compiere l'esame degli studi presentati dal Comitato locale ed a comprenderla nell'elenco delle linee da costruirsi ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

LEALI. Sarò brevissimo. Ho presentato quest'ordine del giorno poichè una Commissione composta di umbri, di maremmani e di romani ha già presentato al ministro dei lavori pubblici un progetto per la linea trasversale umbra, la quale si distacca da Foligno e, per Orvieto, Acquapendente e Talamone, va a Porto Santo Stefano. Come si vede, questa linea allaccia i due mari attraversando l'Italia per un territorio di circa quattromila chilometri quadrati e beneficiando 230 mila abitanti.

Questa linea sarebbe tanto più necessaria inquantochè due delle provincie at-

traversate, ma specialmente la provincia di Roma, sono sfornite di qualunque mezzo di comunicazione che possa congiungerle al mar Tirreno ed all'Adriatico; per la provincia romana non esiste che una sola linea che la congiunga al mare, cioè quella di Civitavecchia.

Mi pare che sia giusto che questi paesi, ora dimenticati, usufruiscano anch'essi dei benefici che altre provincie d'Italia hanno già da tempo ottenuti, e pregherei quindi l'onorevole ministro, se non volesse darmi un affidamento sicuro, di tenere per lo meno in evidenza questa linea per la quale il simpatico relatore ha detto benevoli parole, a pagina 48 della sua splendida relazione. *(Commenti)*.

Su questa linea ha già parlato il mio amico e collega Fazi; per conseguenza mi dispenso da ulteriori raccomandazioni, tanto più che non sono un oratore. E poi, se anche oratore fossi e facessi un discorso come Demostene, credo che non commuoverei il cuore del ministro per questa linea. Raccomando, però, al ministro di dirmi una parola benevola in proposito: chè io sono pronto anche ad ammettere i sedici anni che non si vogliono attendere per la direttissima Roma-Napoli. Sono pronto ad attendere i sedici anni, purchè mi si faccia questa linea. *(Commenti)*. Ma contentiamoci!...

E non parlo della direttissima Roma-Bologna che è stata propugnata tanto bene dagli onorevoli Casciani e Fani. Anche quella linea sarebbe desiderio della nostra provincia che fosse fatta: tanto più che il primo tronco di essa, il tronco Roma-Viterbo, è già in esercizio.

In fine, dovrei dire una parola per la Civitavecchia-Orte. Poichè il ministro ha avanti a sè progetti su cui il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato il suo parere, ne scelga uno, purchè quella linea si faccia.

Non ho altro a dire. *(Bene!)*

PRESIDENTE. L'onorevole Chimienti ha rinunciato a svolgere il suo ordine del giorno. *(Benissimo!)*.

L'onorevole Pini ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera, plaudendo al concetto informatore della legge passa alla discussione degli articoli ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

PINI. Non tedierò la Camera più di tre minuti. *(Bene!)*.

Il mio ordine del giorno non ha bisogno di grandi parole per essere illustrato; esso non è che la parafrasi delle conclusioni della relazione diligentissima, da tutti lodata, del nostro collega Calissano il quale scriveva, chiudendo quella relazione:

« La legge attuale segna un momento di grande interesse nello svolgimento della legislazione ferroviaria ».

Essa difatti provvede all'apertura di due nuovi valichi appenninici, dotando di due massime arterie la nostra rete ferroviaria e rendendo, così, la nostra Italia capace di corrispondere ai bisogni di un traffico internazionale a cui dalla sua posizione geografica fortunata è stata chiamata.

Questo bisogno fu segnalato già dalle relazioni dei senatori Adamoli e Colombo; fu segnalato dalla relazione che fece il nostro collega Carmine al disegno di legge per le spese del biennio 1905-906 e 1906-907, del ministro Ferraris; e fu segnalato altresì nella mozione che io presentai alla Camera, sotto la data del 2 luglio ultimo scorso.

Ora che a questo bisogno il disegno di legge che abbiamo in esame ha provveduto, è naturale che io rivolga il mio plauso sincero al Governo.

Ma non mi posso tacere, senza avere assoluto un altro debito di riconoscenza che sento d'avere; ed è quello di ringraziare tutti i numerosissimi colleghi che dai vari settori della Camera, rappresentanti varie regioni, vollero onorare con la loro firma quella mozione, dimostrando, così, nel modo più autorevole, al paese, al Governo ed al Parlamento la necessità di provvedere a quei bisogni che la mozione stessa indicava.

Ed ora che abbiamo vinta la battaglia senza colpo ferire, poichè è stato presentato il disegno di legge prima ancora che la mozione sia stata svolta, lasciate che la mia parola di riconoscenza viva vada a tutti questi colleghi indistintamente.

Una raccomandazione voglio fare all'amico carissimo, l'onorevole Bertolini, che con tanto intelletto d'amore presiede alla importantissima amministrazione dei lavori pubblici, ed è che tenga in qualche considerazione le osservazioni che fece in una delle passate sedute l'onorevole Carmine colla competenza che tutti gli riconoscono intorno alle disposizioni di legge che concer-

nono l'applicazione delle tariffe di trasporto. Quelle osservazioni non tolgono minimamente pregio al disegno di legge, della cui bontà lo stesso onorevole Carmine si fece elogiare; ma siccome indicano conseguenze che potrebbero riverberarsi con effetti economici abbastanza rilevanti per l'industria ed il commercio del Paese, a me pare che sia degna di esame la serie di considerazioni che l'onorevole Carmine faceva.

Ho ascoltato nei giorni passati i discorsi veramente ispirati con cui i rappresentanti della illustre e vaga città, che è ornamento della valle dell'Ombrone, fecero in difesa della città stessa; ed io riconosco che non si poteva meglio dell'onorevole Casciani e dell'onorevole Morelli-Gualtierotti mettere più cuore e più mente in questa difesa.

Essi sollevarono obiezioni circa la opportunità di affrettare l'esecuzione specialmente della direttissima Bologna-Firenze: erano nel loro diritto legittimo di farlo perchè difendevano gli interessi della loro città.

A queste obiezioni io non rispondo poichè s'infrangono nel consenso unanime che in un diverso avviso fa coincidere tutta la Camera. Però essi chiusero i loro lirici discorsi con una nota altissima e nobilissima: essi seppero riepilogare questa loro difesa strenua e tenace dei diritti di Pistoia, sacrificando l'interesse locale al concetto generale del bene supremo del Paese, e promisero il loro voto devoto al progetto che abbiamo in esame.

Ora è da parte mia doveroso, parlando in nome di Bologna anche in rappresentanza dei miei colleghi, di muovere una preghiera all'onorevole ministro: io non chiedo a lui, sconvolgendo l'economia della legge, che comprenda nel progetto fin da ora la linea Empoli-Pistoia, ma non neghi una parola confortatrice perchè Pistoia possa sperare in un non lontano avvenire di trarre maggiore vantaggio da una più diretta comunicazione col porto di Livorno.

Oso sperare che questo voto che io faccio a nome di Bologna tornerà gradito alla città sorella e agli egregi colleghi che ne perorarono la causa.

E sodisfatto questo debito di gratitudine mantengo la promessa e termino il mio dire. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini ed altri in questi termini:

« La Camera, augurando prossima un'intesa coll'amica Confederazione elvetica, cir-

ca la costruzione di un nuovo valico alpino, il quale congiunga i Cantoni orientali di quello Stato colla valle del Po, esprime il voto, che il concorso di qualsiasi specie, a cui l'Italia fosse chiamata per l'esecuzione dell'opera, sia esclusivamente riservato a quella soluzione che mantenga in territorio italiano le linee meridionali di accesso alla galleria centrale delle Alpi e non ci metta in condizioni di inferiorità riguardo al possesso e all'esercizio di quest'ultima.

Rubini, Rota Attilio, Tecchio, Arlotta, Torrigiani, Torlonia Leopoldo, Turati, Pini, Luzzatti, Carmine, Gavazzi, Regio, Alessio Giulio ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato

(È appoggiato).

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

RUBINI. Il problema, al quale accenna il nostro ordine del giorno, non viene davanti a voi posto di nostra libera iniziativa: esso è la conseguenza d'impegni formalmente ed assolutamente assunti dalla Confederazione Elvetica verso i suoi cantoni orientali, impegni confermati per ben tre volte in occasione in cui il Governo svizzero sussidiava e interveniva nella creazione di altri valichi alpini, quali sono il Gottardo e il Sempione, che più interessavano i cantoni centrali.

Questo impegno ha fatto sorgere, o risorgere, diversi progetti per congiungere di nuovo quei cantoni orientali della Svizzera colla valle del Po.

I vari progetti possono però limitarsi a due, oramai, che rimangono in competizione, quello dello Spluga, antichissimo, storico, che fu forse il primo dei valichi delle Alpi studiati, e quello del Greina che è una variante dell'altro antico Lucomagno.

Si crearono due Comitati svizzeri, quello dei Grigioni, con sede a Coira, il cantone più autenticamente orientale della Svizzera, il quale patrocina lo Spluga, e quello che ha sede a Zurigo, ma che è mosso principalmente dal cantone Ticino, meridionale non propriamente orientale, che promuove il Greina.

I due Comitati hanno già prodotto davanti al Governo svizzero la loro domanda di concessione e ciascuno reclama per sè

quell'assistenza del Governo federale che fu impegnata per legge.

Ecco il perchè e come la questione fu posta.

Di conserva, e sulle ceneri di un antico Comitato operosissimo italiano, è rinato un altro nostro Comitato per lo Spluga, che si valse degli studi precedenti ed altri ne fece per proprio conto, il quale, d'accordo col Comitato dei Grigioni, ha chiesto al nostro Governo, presentando insieme il risultato dei suoi nuovi studi, la concessione della linea meridionale d'accesso a quel valico, nonchè di parte, o anche di tutta la galleria centrale, a seconda che intervengono accordi successivi fra i vari interessati e a seconda che indicheranno i concorsi dei due paesi.

La domanda italiana è firmata, per la Lombardia, da Milano, Bergamo, Lecco, Como, Sondrio, e Chiavenna; per il Veneto, da Venezia; per la Liguria, da Genova; per l'Emilia e la Romagna, da Bologna ed ha il suffragio di Cremona, di Brescia, di Firenze, di Roma, di Napoli, di Bari.

Questa larghezza di consensi, questo impegno di concorrere che prende tanta parte d'Italia, vi rappresenta, egregi colleghi, più della mia parola certamente, quanto sia italiana, veramente italiana la questione del valico dello Spluga. Ed essa merita di esserlo.

L'egregio relatore della Commissione al quale il nostro Comitato italiano ha rivolto una petizione a fine che il progetto da esso studiato fosse elencato fra quelli da rivedersi dal Governo, in occasione che si attuerà questo disegno di legge, ha messo in luce, in modo veramente scultorio, la superiorità di questo valico nuovo, che noi patrociniamo, e volle colla sua parola viva, così bene tratteggiarlo, che io farei male a ripetere, ciò che egli così bene ha detto e scritto in modo più autorevole ed ornato.

Ne rendo grazie all'amico, onorevole Callisano

Tuttavia almeno un breve cenno mi sia consentito su di esso per farmi intendere, da voi, egregi colleghi, pur tenendo conto dell'ora tarda e del giusto riguardo che vi debbo.

Basta gettare uno sguardo sulla carta geografica, perchè si veda subito che quella parte della catena centrale delle Alpi alla quale noi arriviamo sino allo spartiacque, non offre in direzione continua Nord-Sud

che una sola doppia spaccatura, ed è quella che corrisponde allo Spluga.

Altri valichi in direzione Nord-Sud vi sono: come il Gottardo, il Brennero.

Ma purtroppo le loro pendici meridionali non sono in nostro possesso.

Altri valichi ancora furono successivamente aperti: la Pontebba a Oriente, ma volge subito nella valle della Sava e della Drava ancora più ad oriente; e il Sempione, il quale a sua volta volge viceversa ad occidente, non appena superata la catena centrale.

Ripeto, di linea diretta come meridiano, senza mai deviare, che passi dalle Alpi centrali ed i cui territori sieno reciprocamente posseduti sino allo spartiacque, al di là dal paese vicino, al di qua da noi, non vi è che la linea dello Spluga.

La Greina, che vorrebbe concorrere, prende le mosse anch'essa dal lago di Costanza, dalla valle del Reno al di là delle Alpi, ma poi per linea rotta a zig-zag volge ad occidente e viene a sboccare al di qua delle Alpi ancora nel Canton Ticino, come la ferrovia del Gottardo, in un paese a noi amicissimo, che è italiano, etnicamente e geograficamente, ma politicamente non è italiano.

Lasciando in disparte questa considerazione, valga l'altra che, come dissi, al di qua delle Alpi, la zona di efficienza del Greina si sviluppa sovrapponendosi esattamente a quella del Gottardo.

Per il che, al di qua delle Alpi, questo valico concorrente non crea nulla di nuovo, non crea nessuna nuova zona di efficienza, e certamente non può sostenere il confronto dello Spluga, perchè meno propizio alla maggior parte dei paesi italiani, alla Lombardia orientale, alla Venezia, all'Emilia, alla Romagna, a tutto il Mezzogiorno e al centro, a Roma e Napoli, delle quali regioni il ganglio ferroviario per le comunicazioni col nord è situato a Bologna.

Ma vi è di più. Mentre lo Spluga, geograficamente, rappresenta il cammino più breve fra la pianura Lombarda e il centro della Germania meridionale, esso ha anche il merito di veder espandere subito la sua zona naturale geografica di efficienza di traffici al di qua e al di là delle Alpi, perchè a breve distanza, relativamente breve, dallo spartiacque si incontrano i due grandi bacini del lago di Costanza al di là e del lago di Como al di qua dei monti, dai quali il

movimento facilmente si irradia nei rispettivi paesi.

Inoltre ha quest'altro vantaggio, che mentre rappresenta come diceva, in pieno la via più breve che colleghi i centri principali italiani coi centri principali della Germania, è insieme quella via che permette di mantenere la maggior percorrenza così delle merci come dei passeggeri, sulle nostre ferrovie, mettendoli, così, sotto la salvaguardia delle nostre tariffe più miti.

Infatti per la via del Gottardo la percorrenza sulle ferrovie svizzere, partendo da Pino fino a Basilea, è di circa 320 chilometri e sino a Singen, confine del Württemberg, di 290 chilometri. Se si conta da Chiasso, bisogna aggiungervi altri venti chilometri circa, mentre per la via dello Spluga, dallo spartiacque fino a Bregenz, cioè al lago di Costanza, non vi sono che 143 chilometri di ferrovia altrui, da percorrere.

Onde è che questa dello Spluga è l'unica ferrovia, per la quale ci può essere consentito di mantenere il dominio delle tariffe per il più lungo percorso, di congegnarle in guisa, che favoriscano i nostri interessi, non dico a danno, ma quanto meno alla pari degli interessi altrui.

Quanto gli artifici, le facilitazioni e gli ostacoli, dipendenti e connessi alle tariffe ferroviarie, abbiano di valore, noi sappiamo per molteplici esempi.

Vedasi: il valico del Brennero dovrebbe geograficamente essere in dominio del porto di Venezia, e invece non serve a nulla, perchè, coll'artificio delle tariffe, il traffico del Brennero per la Pusterthal ha deviato verso Trieste. Vedasi lo stesso Gottardo: le tariffe, che vi applica la Svizzera, sono fatte per favorire più il calore fra di noi delle importazioni altrui, che lo espandersi verso gli altri paesi delle nostre esportazioni.

Vediamo ciò che è avvenuto del Sempione. È vero che il Sempione non può vantare la supremazia di linea diretta in direzione nord-sud attraverso alle Alpi, requisito maestro per la copia dei traffici, di cui poc'anzi discorrevo, perciò è meno adatto allo scambio delle merci, in quanto sboccando al lago di Ginevra, vi incontra la concorrenza del porto di Marsiglia; ma a tale ostacolo naturale aggiunge l'ostacolo delle tariffe svizzere; e infatti piccolo è il movimento delle merci per quel valico.

Quindi, se potremo mantenere in nostre mani l'esercizio della linea nuova, affinché il

congegno delle tariffe non sia in possesso di altrui e non si volga a nostro pregiudizio, noi faremo certamente in pro dei nostri scambi quanto di meglio è consentito di fare per essi. Se ne avvantaggeranno specialmente il porto di Venezia, le derrate della valle Padana, i prodotti preziosi del Mezzogiorno, gli ortaggi, i legumi, le primizie; se ne avvantaggeranno Genova e Milano, che, come tutti i grandi centri di attrazione vedono sempre volgere a sé la messe dei traffici che nasce e si raccoglie in nuovi mercati sotto nuovi orizzonti, purchè questi siano realmente di nuova creazione; specialmente Genova può sperare di volgere attraverso allo Spluga i suoi transiti alla Germania meridionale, che si specchia nel lago di Costanza, assai meglio che, attraverso al Gottardo, non le sia riuscito colla Germania renana, per la competizione che vi incontra, dei porti del Nord. Ma, direte, vi è ancora posto per lo Spluga?

La domanda è onesta, è doverosa.

Onorevoli colleghi, io non sarei qui a sostenere tale causa, nè il Comitato lo vorrebbe qualora non fossimo pienamente persuasi che quella nuova linea sarà remunerativa.

Non si tratta di una piccola linea di piccolo interesse, ma di una di quelle vie che il Carlo Cattaneo chiamava le vie delle genti.

Se gli indizi più chiari non temono di fallire, noi siamo sicuri, lo ripeto, che una remunerazione conveniente si potrà avere dalla esecuzione di quella linea.

Difatti il Gottardo, ormai, è saturo. Non lo dice soltanto il Comitato dello Spluga nella sua petizione, che venne riferita tanto bene dall'egregio relatore Calissano, lo dice con maggiore autorità, perchè più disinteressato, il direttore generale Bianchi delle nostre ferrovie, in una recentissima relazione che ha mandato alla Commissione di vigilanza parlamentare, nella quale accenna a questo fenomeno: che il Gottardo, nell'autunno scorso, era così sovraccarico di merci, che i nostri carri carichi di ortaggi, di derrate, di mele, ecc., si sono trovati racchiusi ed immobilizzati su quelle linee non più capaci di dar sfogo ad un ulteriore traffico. Tanto che avvenne ciò che non era mai avvenuto: che la nostra amministrazione ferroviaria fu creditrice di carri e di materiale rotabile verso la società del Gottardo, mentre generalmente gliene è debitrice.

Lo Spluga quanto costa? Secondo il progetto presentato dal Comitato svizzero sui piani dell'ingegnere Locher, costerebbe 125 milioni. Il Comitato italiano, che ha rivedito e migliorato quel piano e prevede già fin d'ora la costruzione della grande galleria e le espropriazioni per il doppio binario, ne porta la spesa a 140 milioni.

Ora il Gottardo, di cui vi ho già parlato, col suo traffico ha ormai, più che raggiunto, superato le 100 mila lire al chilometro, ed arriva con i suoi proventi a dare il frutto di un capitale doppio del suo capitale azionario, vale a dire di circa 100 milioni, senza contare i ben più considerevoli benefici economici, che ne traggono i paesi ai quali esso serve.

Il Sempione si può dire che è appena aperto, e, pur non avendo il beneficio del movimento delle merci, o ben poco di questo beneficio, è arrivato a più di 50 mila lire di traffico al chilometro, quel traffico che è una eccezione sulle nostre ferrovie italiane, per una grande parte di esse almeno.

E ciò che è meraviglioso si è, che la creazione di questo nuovo traffico del Sempione non ha pregiudicato menomamente l'ascesa trionfale del traffico del Gottardo. Sono vie delle genti, ripeto.

Quando si tratta, come in questo caso, di mettere in relazione ed in comunicazione paesi che hanno qualità di prodotti diversi, che si integrano a vicenda, che hanno costumi e genti diversi, che amano conoscersi reciprocamente, vogliono vedere splendere il sole se mancano di sole, o vanno in cerca frescura, se di frescura hanno difetto, allora, quando queste vie nuove rispondono a tali requisiti, e creano nuovi mercati, nuovi orizzonti, allora il traffico giganteggia in breve tempo e remunera i sacrifici che per esso si sono fatti.

E lo Spluga, come già vi dissi, risponde a tutti questi requisiti, di guisa che merita quegli elevati sacrifici che per la sua esecuzione intendono di fare i corpi locali che lo promuovono. Come merita dei sacrifici anche da parte dei Governi rispettivi.

Specialmente da parte del Governo italiano, in base ad una considerazione che non sfuggirà certamente alla acutezza di voi e dei nostri governanti.

Ed è questa: che il maggior traffico dello Spluga si riverserebbe a beneficio delle altre linee d'accesso già esistenti. A calcolare soltanto la linea d'accesso da Lecco a Chiavenna

(63 chilometri) si può, senza tema di errare, in base a ciò che avviene già oggi pel Sempione, ritenere che il prodotto di quella linea abbia a migliorare di almeno 3 milioni e mezzo e forse 4. Ed essa quasi per intero ottimamente costruita, ed esercitata colla trazione elettrica, ben può aggiungerlo all'attuale, senza inconvenienti o necessità di migliorie costose. Ecco perchè io dicevo: «specialmente da parte del Governo italiano».

Non è così per il Gottardo, essendo quelle linee già sature, ed in parte, cioè, almeno da Bellinzona a Chiasso, in condizioni non molto felici; tali che richiederebbero una grossa spesa per metterle in grado di assorbire un ulteriore traffico.

Io credo che il Governo svizzero vorrà anch'esso non contrastare questi nostri fini. Esso anzi, di certo li vorrà secondare, memore dei grandi sacrifici che, noi a suo tempo, abbiamo fatto per dotare quel paese della via maestra delle sue comunicazioni, quella del centrale Gottardo, di un valore enorme commerciale, ma che ha per il popolo svizzero un valore politico anche più elevato; nè ho bisogno di spiegarlo.

Per quella linea noi abbiamo sborsato a fondo perduto 58 milioni; ed io non credo che possiamo temere di essere facciati di voler farci ripagare a caro prezzo, se in base a questi precedenti noi domandiamo al Governo svizzero di non contrastare di preferire, anzi, per l'adempimento della promessa data ai suoi cantoni orientali, quel valico che, dopo tutto, tanto al di qua come al di là delle Alpi, rappresenta l'unica soluzione, equa e dignitosa per ambedue i paesi, perchè lascia al Governo svizzero le linee di accesso a nord, all'Italia quelle di accesso a sud, proprio come devono tra loro fare i buoni amici e vicini.

Ed è perciò che io, a nome mio e dei colleghi che fanno parte del Comitato parlamentare dello Spluga, mi sono permesso di presentare l'ordine del giorno, firmato anche da loro e di svolgerlo con queste brevi parole, sperando che voi, onorevoli colleghi, e il Governo abbiate ad accoglierlo.

Il nostro ordine del giorno va inteso nel senso di pregare il Governo di continuare nel suo interessamento a favore dello Spluga; e va inteso altresì in un altro senso: cioè di far presente, come nessun'altra soluzione all'infuori di quella, la quale mantenga sul nostro territorio le linee di accesso meridionali, al nuovo progettato valico, meriti da parte nostra dei sacrifici.

La soluzione proposta coll'ordine del giorno è l'unica che soddisfa, ripeto, gli interessi e la dignità di ambedue i paesi; per questa sola soluzione noi soltanto per essa, noi dobbiamo riserbare i nostri sacrifici di qualsiasi natura che ci potessero essere richiesti. Ogni altra soluzione non merita, da parte nostra, nessun concorso, nessun sacrificio. (*Vive approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

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

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

CIMATI, *segretario, legge:*

I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura, circa la presentazione, più volte promessa, di un disegno di legge per il miglioramento economico del personale delle regie scuole agrarie speciali.

G. Ciacci, Raineri, Cameroni, Poggi, Ottavi, Scalini.

« Il sottoscritto interroga il ministro delle poste e dei telegrafi, sulle cause del permanente disservizio telefonico tra la Capitale e la Sicilia.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda presentare il disegno di legge sul miglioramento delle scuole pratiche e speciali di agricoltura, prima che la Camera prenda le vacanze.

« De Felice-Giuffrida ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Bolognese ha facoltà di presentare una relazione.

BOLOGNESE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Tombola nazionale a favore del l'ospedale di Barletta ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Sull'ordine del giorno e sui lavori parlamentari.

RONCHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONCHETTI. Chiedo che si iscriva nell'ordine del giorno di domani la proposta di legge: « Aggregazione del comune di Lonate Pozzolo al collegio elettorale di Gallarate ».

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

(Così rimane stabilito).

DE MICHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MICHETTI. Sono già tre anni dacchè si attende la relazione della Commissione sulla mia modesta proposta di legge, pel distacco del comune di Fano Adriano dal mandamento di Tossicia, per aggregarlo a quello di Montorio al Vomano. Ora non mi pare ulteriormente ammissibile il ritardo; quindi sono costretto, mio malgrado, a domandare alla Camera, che applichi l'articolo 67 del regolamento e stabilisca un termine brevissimo, dentro il quale debba la Commissione presentare la sua relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole De Michetti si era già rivolto alla Presidenza per avere notizie di questo disegno di legge presentato nel 1905. Ne feci richiesta alla Commissione; e ne ebbi risposta che era stata nominata una sotto Giunta all'effetto di esaminare la convenienza, o no, di accogliere questa domanda di aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

Ora l'onorevole De Michetti propone che si applichi l'articolo 67 del regolamento della Camera, secondo il quale il Governo, o qualsiasi deputato, può chiedere che si fissi un termine alla Commissione per presentare la sua relazione.

E allora proponga lei, onorevole De Michetti, se crede, questo termine!

DE MICHETTI. Propongo un termine di otto giorni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Vorrei fare una osservazione, riguardo alla interpretazione precisa del regolamento, per non stabilire un pre

cedente, che possa produrre in seguito degli inconvenienti.

Che cosa dice l'articolo 67 del regolamento? Il Governo o qualsiasi deputato può chiedere alla Camera che si fissi un termine alla Commissione per presentare la sua relazione. Ma, evidentemente, si deve sentire anche la Commissione, si deve dar modo a chi abbia qualche cosa da dire di sostenere una discussione. Quindi, credo che questa proposta debba essere iscritta all'ordine del giorno, ma non si possa improvvisamente, senza che nessuno sappia che esiste la proposta medesima, prendere una deliberazione.

Io sollevo soltanto la questione: non intendo affatto proporre la soluzione. Potrebbe in certi casi essere pericoloso che si imponesse ad una Commissione di presentare entro due giorni la sua relazione.

PRESIDENTE. Il nostro regolamento ha diverse disposizioni in materia. Una regola il funzionamento della Giunta del bilancio, e dice che, quando la relazione non sia stata presentata in febbraio, col primo di marzo la discussione si aprirà sul disegno di legge presentato dal Governo, anche senza la relazione della Giunta. Abbiamo poi le disposizioni, che si riferiscono alle tre letture, per le quali sono fissati dei termini, con proroghe che possono essere ammesse dalla Camera. Abbiamo inoltre delle disposizioni speciali per le autorizzazioni a procedere, per le quali sono pure stabiliti speciali termini, prorogabili altresì, per richieste di documenti, od altro.

Invece, per i disegni di legge, che vanno agli uffici, la procedura non ha termini o sanzioni speciali, all'infuori di quella che dà facoltà al Governo o ad un deputato di chiedere che si stabilisca un termine alla Commissione per presentare la sua relazione. Ciò ad impedire che la Commissione possa a suo libito, e anche per ragioni di opposizione scorretta, differire indefinitamente, e anche sopprimere, la discussione di una proposta di legge.

Voci. È vero!

PRESIDENTE. Però ha detto giustamente l'onorevole presidente del Consiglio, che questa applicazione dell'articolo 67 dovrebbe essere fatta mediante proposta da inserirsi all'ordine del giorno.

Non è così, onorevole presidente del Consiglio?

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io facevo questa semplice

osservazione. Qui si tratta, è vero, di un progetto, che non darà luogo a grande discussione; ma è un precedente che si verrebbe a stabilire. È detto, nella seconda parte dell'articolo 67: « Se la Commissione non presenta la relazione nel termine stabilito, la Camera può deliberare che la discussione si apra sul progetto del Governo o di iniziativa parlamentare ».

Ora supponiamo che si tratti di un progetto di grande importanza, e che in fine di seduta, presenti dieci deputati, uno domandasse che la Commissione entro tre giorni presenti la relazione; cioè domandasse una cosa impossibile a farsi. Allora verrebbe stabilito, con questa deliberazione, di passare sopra al lavoro della Commissione e di deliberare sul progetto del Governo. Io parlo tanto contro, come in pro del Governo; non è questione in cui il Governo abbia interesse. Un solo interesse v'è: che non vi siano sorprese.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, onorevole presidente del Consiglio, ella chiede che la proposta debba essere iscritta all'ordine del giorno; perchè, veramente, qui si dice che la Camera può direttamente deliberare...

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Allora bisognerebbe che fosse bene inteso che la seconda deliberazione deve essere iscritta nell'ordine del giorno; perchè una deliberazione definitiva, in questa materia, senza che sia iscritta all'ordine del giorno, sarebbe pericolosa.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAVAGNARI. Credo che, senza bisogno della iscrizione all'ordine del giorno, si possa fare una sollecitazione in fine di seduta, e che la Camera possa prendere la sua deliberazione senza questa formale iscrizione all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma qui si tratta della fissazione del termine per presentare una relazione!...

CAVAGNARI. Ma fissare il termine è una proposta che credo si possa fare in fine di seduta, senza bisogno di inscrivere questa proposta nell'ordine del giorno dell'indomani; perchè, altrimenti, verrebbero a mancare i motivi per cui si chiede questa abbreviazione di termini. Si tratta di una procedura sommaria, appositamente consentita dal regolamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io osservo che, se si tratta di sollecitazione, sta bene: ne facciamo tutti in fin di seduta; ma quando si tratta di deliberare che si passi sopra al lavoro della Commissione parlamentare, e che si discuta sulla proposta del Governo, la Camera deve dirlo in modo regolare ed esplicito. Ad ogni modo credo che qui si tratti di una questione di interpretazione del regolamento, che sarebbe bene fosse sottoposta alla Commissione permanente per il regolamento della Camera.

PRESIDENTE. Io credo che, leggendo l'articolo 67, apparisca chiaro che vi è inclusa anche la presentazione della proposta, perchè dice:

« Il Governo o qualsiasi deputato può chiedere alla Camera che si fissi un termine alla Commissione per presentare la sua relazione. Se la Commissione non presenta la relazione nel termine stabilito, la Camera può deliberare che la discussione si apra sul progetto presentato dal Governo o di iniziativa parlamentare ».

Dunque mi sembra che si debba iscrivere nell'ordine del giorno la proposta dell'onorevole De Michetti, perchè sia assegnato un termine di giorni otto alla Commissione che deve riferire. (*Benissimo!*)

Voci. Sì, sì, questa è la migliore soluzione, la più liberale.

PRESIDENTE. Allora, onorevole De Michetti, rimane stabilito così. Nell'ordine del giorno di domani metteremo la sua proposta di legge.

DE MICHETTI. Sta bene.

La seduta termina alle 19.20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

Discussione del disegno di legge:

2. Aggregazione del Comune di Lonato Pozzolo al collegio elettorale di Gallarate (1060).

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

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).

Provvedimenti per il Corpo contabile militare (864).

Costituzione in comune di Ossoa, frazione di Casorezzo (964).

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

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).

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

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).

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).

4. Proposta del deputato De Michetti per fissare un termine di otto giorni per presentare la relazione sulla proposta di legge per aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano.

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

Concessione e costruzione di ferrovie (962).

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

Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

10. Mutualità scolastiche (244).

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

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

Discussione dei disegni di legge:

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

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

14. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

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

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

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

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

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

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

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

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

23. Domanda di autorizzazione ad ese-

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

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

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

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

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

28. Stato economico dei professori delle Regie Università e dei Regi Istituti Universitari (925).

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

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

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

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

33. Riordinamento del regime dei Tratturi del Tavoliere di Puglia (338 e 338 bis).

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

35. Stato degli impiegati (1035) (*Approvato dal Senato.*)

36. Vendita di terreni arenili demaniali al comune di Rimini per il prezzo di lire 75,000 (995).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.