

DXXV.

TORNATA DI DOMENICA 14 GIUGNO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Disegno di legge (Presentazione):	
Proroga del termine per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (LACAVA)	Pag. 22751
Ferrovie (Seguito della discussione del disegno di legge)	22717
ARTOM	22766
ASTENGO	22765
BARANELLO	22750
BERTOLINI, ministro	22719-38
	22763-67-69-71-73-74-75-76
CALLERI	22750
CALISSANO, relatore	22719-74
CANTARANO	22735-66
CIAPPI	22771-72-73-75
CICCARONE	22718
DE FELICE-GIUFFRIDA	22773-75
GALLINO	22762
GATTI	22759
GIOLITTI, presidente del Consiglio	22767-68
GIOVANELLI	22773
LEALI	22744-70-75
LUCIANI	22765
MANGO	22751-65-73
MENDAJA	22756
MEARDI	22760-65
MAZZITELLI	22735
MICHELLI	22747-65
PALA	22718
PASCALE	22744
PRESIDENTE	22727
REBAUDENGO	22742
RIDOLA	22755
SALANDRA	22766
SCORCIARINI-COPPOLA	22728-70-76-77
TEDESCO	22747
TINOZZI	22728
WOLLEMBORG	22766-68-69
Notizie sulla salute del deputato Antonio Di Rudini	22760
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
GIOLITTI, presidente del Consiglio	22777
PRESIDENTE	22777
Relazione (Presentazione):	
Modificazione al testo unico delle leggi sul servizio telefonico ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907 e 15 luglio 1907 (DE SETA)	22717
Rinvio di un discorso	22777
Ritiro di ordini del giorno	22727-28-29

La seduta comincia alle 14.5.

MORANDO, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: De Tilla, di giorni 1; Giuliani di 2; Strigari, di 2; Papadopoli, di 3; Greppi, di 4; Giacinto Gallina, di 4; Ginori-Conti, di 8; Emilio Campi di 8; per motivi di salute, gli onorevoli: Guarracino, di giorni 2; Morpurgo, di 4; Teofilo Rossi, di 15; Beniamino Spirito, di 5; per ufficio pubblico, l'onorevole Alfredo Lucifero, di giorni 8.

(Sono conceduti).

Presentazione di una relazione.

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

DE SETA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazione al testo unico delle leggi sul servizio telefonico ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907, n. 111, e 15 luglio 1907, n. 506.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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.

L'onorevole Ciccarone ha facoltà di parlare per fatto personale.

CICCARONE. Ieri l'egregio relatore mi attribuì intenzioni che non avevo manifestate.

Egli, con forma cortese, si dolse di alcune osservazioni mie intorno alla facile acquiescenza dei miei conterranei, e dalle sue parole a me parve ch'egli temesse (mentre certo non era nel suo pensiero) che tali mie osservazioni potessero suscitare ed alimentare il malcontento delle popolazioni rimaste insodisfatte da questo disegno di legge. Ora questo non fu certo il mio pensiero.

Ed anzi faccio notare come il mio discorso terminasse con un appello ai sentimenti di solidarietà nazionale.

Ho voluto fare questa dichiarazione, non perchè io senta il bisogno di attenuare in qualsiasi modo il mio pensiero, ma perchè mi preme che questo non sia inesattamente interpretato e perchè ho la coscienza di avere sempre, nella mia breve e modesta carriera politica, anteposto l'interesse della nostra grande patria a qualsiasi interesse locale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pala ha facoltà di parlare per fatto personale.

PALA. Quando ieri l'onorevole relatore parlò dell'ordine del giorno da me presentato, io non era presente nell'Aula; ma ho saputo poi che egli, a proposito del concetto che ispirava l'ordine del giorno medesimo, lo qualificò come una contraddizione.

Se si trattasse puramente e semplicemente di questa accusa, probabilmente non parlerei per fatto personale, sebbene vi sia chi ammette che si possa parlare per fatto personale anche in casi simili. Avendo però preso informazioni sul tenore delle parole pronunciate dall'onorevole Calissano, e controllatane la entità sul resoconto, mi sono persuaso che egli non ha potuto arrivare a questo giudizio, che non chiamerò severo perchè altri se ne sono pronunciati di ben più severi ieri sul suo discorso, se non dietro un inesatto apprezzamento dei fatti e delle ragioni da me poste innanzi per sostenere il mio ordine del giorno.

Questo mi pare dunque costituisca argomento di fatto personale...

PRESIDENTE. Ma non per replicare.

PALA. Il regolamento non l'ho fatto io.

PRESIDENTE. E nemmeno io. (*Ilarità*).

PALA. Com'è che l'onorevole relatore ha potuto arrivare a questo giudizio? Io

peraltro fui molto chiaro e molto conciso tanto davanti alla Commissione parlamentare quanto davanti alla Camera, e chiarissimo, da non dar luogo a dubbiezze è il tenore dell'ordine del giorno.

Io ho detto una cosa molto semplice. Dissi, e ripetei alla Camera: la Sardegna, da diecine d'anni, chiede, come minimo dei suoi bisogni, la costruzione o meglio il raccordo di questi tronchi. E ne davo l'elenco, non senza notare che non solo i comuni e le provincie dell'isola reclamavano tali costruzioni come necessarie ed urgenti, ma che la stessa deputazione sarda portò la questione alla Camera, collo stesso identico ordine del giorno che presento ora, e che io stesso svolsi allora. Ora in materia di ferrovie la Sardegna è sempre allo stesso punto di prima, ed io non aveva nè ragione nè pretesto di chiedere altro, o di meno.

Ciò posto, come mai l'onorevole relatore è potuto venire a dire che io sono in contraddizione? In contraddizione con chi? In contraddizione su che cosa? Bisogna intendersi sul concetto della contraddizione. (*Interruzioni*).

CALISSANO, relatore. L'hanno informato male!

PALA. Non mi hanno informato male: perchè quello che ella disse ieri, l'ho davanti agli occhi; l'ho copiato io stesso dal resoconto.

Se ella si è espressa male, non so; ma la verità è questa.

Su quello che ho detto non vi può essere accusa di contraddizione: perchè altro è dire che qualcuno dei miei colleghi abbia creduto, oggi, di chieder meno di quello che ho chiesto io (e questo non mi riguarda), ed altro è dire che, avendo io sostenuto, ora, in conformità degli interessi e dei voti dell'isola, l'identica cosa che sostenni in passato, io sia caduto in contraddizione.

Ella, onorevole relatore, ha della contraddizione un concetto che non è nè logico nè parlamentare.

Io posso sino ad un certo punto intendere che ella abbia potuto dire quel che disse, per evitare di rispondere alle mie obiezioni sui miei nuovi argomenti. (*Ilarità*).

La trovata sarà geniale (adopero la parola che ella ha attribuito a me, pel mio discorso), ma non è, ripeto, logica, nè soprattutto conforme alle consuetudini di chi discute in quest'aula!

CALISSANO, *relatore*. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Parli.

CALISSANO, *relatore*. Sento il dovere di fare una dichiarazione su quanto ha detto l'onorevole Ciccarone.

Nell'occasione del mio richiamo a qualche frase che mi parve turbasse la serenità della nostra discussione, è vero che io feci il nome dell'onorevole Ciccarone; ma non potevo certamente attribuire alla sua regione, e tanto meno a lui, quello che egli ha potuto, per un momento, sopporre.

Le stesse sue parole stanno contro l'interpretazione che potrebbe essere dannosa per me: perchè io conosco non solo le tradizioni della sua regione, ma anche le tradizioni nobilissime e patriottiche della sua famiglia la quale diede, in altri tempi, esempi di sacrifici, e di sacrifici grandi, sull'altare della patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di fare le sue dichiarazioni sugli ordini del giorno.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Nel mio discorso di martedì cercai di esporre nel miglior modo che per me si poteva le ragioni, per cui il Governo è dolente di non potere accettare gli ordini del giorno degli onorevoli Lucifero Alfonso, Tinozzi, Scorciarini-Coppola, Visocchi, Daneo, Abruzzese, Cavagnari, Artom e Majorana Giuseppe; ed ora non mi resta se non che sperare nella presa che sull'animo loro abbiano potuto fare gli argomenti da me svolti, e pregare questi onorevoli colleghi di ritirare i loro ordini del giorno.

Con calda parola l'onorevole Di Lorenzo patrocinò la costruzione della linea Castellammare-Calatafimi-Trapani; e, nei rispettivi ordini del giorno, l'onorevole Cascino chiese quella della Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina; l'onorevole De Michele, quelle da San Carlo a Sciacca e da San Carlo a Ribera, e l'onorevole De Felice invocò in genere provvedimenti che valgano ad ampliare la rete ferroviaria della Sicilia.

Le dichiarazioni da me fatte in risposta all'onorevole Majorana Giuseppe valgono a dimostrare che, come il Governo non può accettare l'ordine del giorno dello stesso onorevole Majorana, così non può accettare nemmeno quelli degli onorevoli Di Lorenzo, Cascino, De Michele e De Felice.

Con ponderato discorso l'onorevole Mazziotti, con fervide argomentazioni l'onorevole Camera, con intenso interesse l'ono-

revole Giuliani, difesero i titoli che la ferrovia del Calore avrebbe alla considerazione del Parlamento, e l'onorevole Camera aggiunse efficaci sollecitazioni per altre comunicazioni ferroviarie del Salernitano, in particolare per la Conza-Contursi, linea che ebbe anche la fortuna di essere difesa dalla calda parola dell'onorevole Spirito Beniamino.

Ma per quanta sia la efficacia di questi attacchi, essi non valgono a far breccia nelle trincee del Governo e per tanto prego gli onorevoli Mazziotti, Spirito Beniamino, Camera e Giuliani a non insistere nei loro ordini del giorno e ad accontentarsi della dichiarazione che il Governo riconosce l'utilità che quelle linee avrebbero per il traffico locale.

All'onorevole Carmine, che mi spiace di non veder presente, perchè chiamato altrove da ragioni che egli ha avuto la bontà di indicarmi, io sono dolente che, per prescrizioni del regolamento, non mi sia concesso di dare quell'ampia risposta, che sarebbe dovuta all'autorità dell'insigne parlamentare.

Però dovrò, sia pur brevissimamente, accennare le ragioni, per le quali io non concordo nei concetti, che egli riassunse nell'ordine del giorno proposto all'approvazione della Camera.

Anzitutto, è bensì esatto che la strozzatura (come egli giustamente la chiama) del tronco Ronco-Arquata, anche dopo costruito il tratto Arquata-Tortona, rimarrà fino che non sia compiuta la grande galleria; ma si tratta di un percorso di soli dodici chilometri ed a scemarne gli inconvenienti l'Amministrazione si propone di suddividere le stazioni di blocco e impiantare nuovi binari di precedenza.

Quando la direttissima sarà integrata con la costruzione del suo secondo tratto Tortona-Milano, quell'abbreviamento di percorso fra Genova e Milano, che era stato vagheggiato dal Comitato Ligure-Lombardo, non si troverà in modo sensibile diminuito per effetto del tracciato che l'Amministrazione ferroviaria intende di adottare per la linea Genova-Tortona.

In terzo luogo osservo, che l'allacciamento ad Arquata è assolutamente necessario, perchè Torino, ed in genere il Piemonte, abbiano ad approfittare fino ad Arquata dei vantaggi della direttissima, con un abbreviamento di percorso, che già in-

altra occasione dimostrai non essere inferiore agli 11 chilometri.

Del resto, quell'allacciamento non ha per effetto che di elevare la quota del progetto del Comitato Ligure-Lombardo da m. 241 ad un massimo di m. 248.

Come vede la Camera, si tratta di una tenue differenza, che è altamente giustificata dal grandissimo vantaggio di far partecipare Torino ed il Piemonte ai vantaggi della direttissima e che non varrebbe la pena di eliminare, sobbarcandosi a dispendio gravissimo.

E vengo al punto principale del discorso dell'onorevole Carmine, il quale affermò del tutto ingiustificata la esclusione, che noi proponemmo, della tariffa della via più breve in ordine alle direttissime. Il ragionamento dell'onorevole Carmine correrebbe perfettamente, se non ne fosse insussistente la base.

L'onorevole Carmine disse: le direttissime avranno una potenzialità sufficiente, sia pel traffico merci, sia per il traffico viaggiatori; e qualora la potenzialità per entrambi i traffici non si verificasse, sarebbe da adoperare le direttissime di preferenza per il traffico merci, anzichè per quello viaggiatori, perchè, essendo le spese di trazione sulle direttissime notevolmente inferiori (e qui egli accennava cifre del 25, del 50 e perfino del 100 per cento) evidentemente l'economia delle spese di trazione torna più proficua facendo sulle direttissime il traffico merci, anzichè il traffico viaggiatori.

Ora, seguendo per brevità l'esempio dell'onorevole Carmine e quindi restringendo soprattutto il mio dire alla direttissima Genova-Tortona, è assolutamente da escludersi che (tenuto conto dell'aumento di traffico, che si verificherà allorchè sarà compiuta la direttissima) questa possa contemporaneamente bastare al traffico delle merci ed a quello dei viaggiatori.

Le previsioni tecniche più ponderate portano a concludere, che per assicurare un soddisfacente servizio per velocità e per regolarità ai treni-viaggiatori, occorre riservare le direttissime quasi esclusivamente al servizio viaggiatori ed adoperarle solo sussidiariamente, ed in ogni modo assai limitatamente, per il servizio merci. I treni merci dunque dovranno continuare per la massima parte a percorrere le vecchie linee, le quali bisognerà mantenere in attivo stato di esercizio, non solo per un importante

servizio di transito, ma anche per i bisogni del traffico locale. E per quanto riguarda la direttissima Genova-Arquata, l'impossibilità di farla servire ai treni merci, oltrechè a quelli dei viaggiatori, torna più evidente, quando si consideri che i treni merci impiegherebbero a percorrere la nuova galleria di 18 chilometri 40 minuti; e pertanto costituirebbero un incaglio gravissimo al transito dei treni per viaggiatori.

Ora, data la necessità dell'alternativa, non v'è dubbio che la direttissima dovrà essere di preferenza destinata al servizio dei viaggiatori anzichè a quello delle merci; ed io non so concepire come, data la irresistibile tendenza dell'età moderna all'abbreviamento del viaggio per passeggeri, si potrebbe far durare il loro viaggio un'ora di più del necessario, soltanto per far percorrere alle merci la linea più breve, ed ai viaggiatori quella più lunga. Credo che nessuna amministrazione ferroviaria compirebbe con tale obiettivo un programma di servizio, e che nessun ministro (compreso l'onorevole Carmine) l'approverebbe, se fosse compilato,

D'altro canto sono eccessivi i calcoli istituiti dall'onorevole Carmine sulla differenza della spesa di trazione fra le vecchie linee e le direttissime. Ed anche in proposito riferendomi al caso più sfavorevole alla mia tesi, osservo che l'allungamento virtuale della vecchia linea Genova-Arquata in confronto della direttissima non sarà superiore al 15 per cento. Inoltre, se l'esperienza che avremo dall'applicazione della trazione elettrica dei Giovi, che nell'autunno del corrente anno funzionerà sulla vecchia linea, ci permetterà di poter contare sull'utilizzazione dell'energia elettrica prodotta dai treni discendenti da parte dei treni ascendenti, in tal caso si otterrà una sensibile diminuzione delle spese di trazione e forse per questo ramo di servizio si giungerà a parificare le spese fra le due linee.

Data la inesattezza delle supposizioni poste dall'onorevole Carmine a base del suo discorso, dato, cioè, che di fatto normalmente le merci dovranno percorrere l'attuale via più lunga, io chiedo alla Camera se sarebbe giusto costringere l'Amministrazione ferroviaria a subire una rilevante perdita soltanto in omaggio ad una finzione legale, in contraddizione con le spese di trazione realmente sostenute. Sta bene, io di rei all'onorevole Carmine, sta bene preoccuparsi di agevolare i trasporti internazio-

nali con basse tariffe, sebbene in parecchi casi l'abbassamento delle tariffe nostre non abbia servito che a permettere alla Svizzera di rialzare le tariffe sulle sue ferrovie. Ma quando lo Stato, per agevolare il traffico, dovrà già sostenere una così rilevante spesa, quale è il costo della costruzione delle direttissime, quando sul suo bilancio dovrà gravare per milioni l'interesse e lo ammortamento di tale spesa, quando esso dovrà sostenere inoltre una doppia spesa di esercizio, io domando se sia giustificato imporre all'esercizio anche quella rilevante perdita di cui ho parlato. E creda l'onorevole Carmine che oggi più che da immeritate accuse di fiscalismo, vi è urgente bisogno di difendere l'esercizio delle ferrovie dello Stato da un pericolo assai più grave, assai più vicino, ed è quello del suo fallimento finanziario, determinato specialmente dalla eccessiva, contraddittoria pretesa di continui, indefiniti miglioramenti di servizio e di una contemporanea riduzione di tariffe. *(Benissimo!)*

Per queste ragioni sono dolente di non potere accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Carmine.

Certamente sarà un giorno lieto quello in cui si potrà porre mano a quella diretta comunicazione tra le Marche e l'Umbria, che auspicarono gli onorevoli Fazi, Ciacci e Leali; ma essi comprendono che i rigidi limiti, che il Governo ha dovuto imporre a questo disegno di legge, non gli permettono di assumere alcun impegno rispetto ai provvedimenti invocati nei loro ordini del giorno, che pertanto io spero essi avranno la cortesia di ritirare.

Con un amore per l'isola nativa, di cui la inchiesta da me fatta alcuni anni fa (come relatore di un disegno di legge per il suo miglioramento agrario) e ricordata cortesemente dall'onorevole Scano, mi mette in grado di comprendere l'intensità e gli impulsi generosi, gli onorevoli Pala, Scano e Pinna si fecero interpreti delle aspirazioni delle popolazioni sarde al completamento della rete ferroviaria dell'isola.

Io non potrei, per verità, associarmi alle conseguenze, tratte da alcuni degli onorevoli preopinanti, dai paragoni da essi istituiti col continente in ordine al rapporto fra ferrovie, territorio e popolazione; perchè non bisogna dimenticare che per la Sardegna non si può parlare del traffico di transito, che in gran parte giustifica lo sviluppo della rete continentale.

Però riconosco l'utilità, che presenterebbe per la Sardegna la costruzione di qualche tronco, e da tempo ho avviato gli studi per accertare la correlazione fra l'effettivo costo della costruzione di tali tronchi e le sovvenzioni possibili in base alle leggi vigenti.

Frattanto, credo equo togliere con questa legge il dubbio, sorto per causa della sua imprecisa dizione, nella interpretazione dell'articolo 55 della legge 14 luglio 1907, ammettendo, cioè, che il limite massimo per la sovvenzione possa essere raggiunto indipendentemente dalle condizioni stabilite dalla legge del 1905. Senza di che bisogna riconoscere che l'articolo 55 della legge del 1907 non avrebbe alcun significato.

E confido che gli onorevoli Pala, Scano e Pinna, riconoscendo per questa dimostrazione del buon volere del Governo, troveranno inutile insistere nei loro ordini del giorno.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Féliassent, che con balda incuranza dei gravissimi interessi connessi con l'approvazione del presente disegno di legge (solo fra tutti) ne chiede il rigetto, nessuna contraria dichiarazione del Governo potrebbe fare sulla Camera maggiore impressione delle parole che, mosso dai più puri impulsi dell'amor di patria e librandosi ad altezze, dove non giunge l'eco di meschine querele, l'onorevole Luzzatti lasciò ieri l'altro prorompere dalla fonte inesauribile della sua eloquenza. *(Commenti)*.

A lui vada l'espressione dell'animo mio riconoscente: ma egli, che sa ed intuisce, nella sua comprensione di uomo superiore, accoglierà la preghiera che io gli rivolgo di ritenere superfluo il suo ordine del giorno, imperciocchè con esso non si chiede al Governo nulla più di ciò, che il Governo ravvisa essere suo imprescindibile dovere: apprestare, cioè, alacramente tutti quei mezzi di trasporto ferroviario, che siano al presente ritenuti necessari agli scopi della difesa militare del paese, ed essere pronto a por mano a maggiori apprestamenti allorchè di maggiori fosse dimostrata la necessità.

E passo all'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi. La fede dell'onorevole Visocchi nell'essere tuttora in vigore la legge del 1885, sarebbe per verità degna dell'epoca in cui furono fatte le Dodici Tavole. *(ilarità)*. Ma essa è fuor di luogo nel regno della democrazia moderna, la cui principale

salvezza potrebbe da taluno ravvisarsi per l'appunto nella instabilità delle sue leggi. D'altro canto i mille chilometri, di cui all'articolo 20 della legge del 1885, sono stati successivamente dal legislatore trasformati nelle complementari di IV categoria, da concedersi all'industria privata.

Detto ciò, e pur riconoscendo la utilità, che per il traffico locale potrebbe avere la linea Sora-Atina, io sono costretto a pregare l'onorevole Visocchi di ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Paniè non pretende certo che io ripeta alla Camera i particolareggiati affidamenti che gli diedi, nella seduta del 13 marzo decorso, rispetto alla sistemazione della linea del Cenisio. Gli basterà che con piena sincerità io gli confermi e gli dia notizia che il doppio binario tra Torino e Collegno sta per essere compiuto, che quello Beaulard-Salbertrand sta per iniziarsi e che per la trazione elettrica il progetto si trova in esame presso la Paris-Lyon-Méditerranée. Ma, riaffermato l'intendimento fattivo dell'Amministrazione di procedere in questi lavori con la celerità consentita dalla loro difficoltà, non posso prendere impegno che tutti abbiano ad essere compiuti per il 1911. Quello di cui posso tornare ad assicurare l'onorevole Paniè è che la potenzialità della linea sul versante italiano, dopo eseguiti quei lavori, sarà probabilmente superiore, sicuramente non inferiore, a quella della linea del versante francese.

Un altro capo dell'ordine del giorno dell'onorevole Paniè riguarda la parificazione della linea Genova-Torino alla linea Genova-Milano nel tratto oltre Arquata. Intendiamoci chiaramente: se con questa parificazione si mirasse a pretendere che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato giungesse a sopprimere il maggior percorso di 16 chilometri che distanzia Torino da Arquata, in confronto di Milano, e si arrivasse a sopprimere la maggiore altezza sul livello del mare di 112 metri di Torino in confronto di Milano, evidentemente (ma non credo che questo si chieda) si domanderebbe all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di compiere una impresa assolutamente impossibile. Credo, invece, che il desiderio espresso riguardi la parificazione delle condizioni di esercizio delle due linee, e su questo punto posso dare all'onorevole Paniè tranquillanti assicurazioni, per quanto, evidentemente, non sarò io che, al compimento della diret-

tissima, dovrò rispondere della loro pratica attuazione.

Agli onorevoli Strigari e Masoni non posso se non ripetere gli affidamenti dati ieri l'altro all'onorevole Spirito Francesco, circa l'impegno del Governo di spingere, entro i limiti di personale e di mezzi finanziari disponibili, i lavori della direttissima Roma-Napoli.

Ma, anche perchè l'onorevole Spirito abbia da riscontrare più fondate alcune delle argomentazioni che io opposi alle sue, per verità, non ponderate accuse, io debbo informare la Camera che allorchè nel luglio 1905 l'Amministrazione delle ferrovie di Stato ebbe ad assumere la costruzione della direttissima Roma-Napoli, dovette decidersi di rifare gli studi che erano stati fatti, perchè quei progetti portavano a pendenze superiori al dieci per mille: il che avrebbe avuto per conseguenza che la direttissima non avrebbe fatto conseguire una potenzialità e velocità di treni superiore a quelle della linea attuale!

Del resto, quanto al progresso dei lavori, informo la Camera che la galleria dell'Orso è appaltata, che quella di Vivola è per metà appaltata e per l'altra metà si sta procedendo alla rinnovazione dell'appalto, che è andato deserto.

Quanto alla terza galleria, quella del Massico, basteranno soli tre anni per il suo compimento e sono già a buon punto gli studi per il relativo progetto; entro l'anno sarà compiuto il progetto per il tronco Roma-Amaseno, e per la metà dell'anno prossimo quello per il tronco Formia-Fuorigrotta.

Credo con ogni probabilità che, non oltre il 1914, la linea potrà essere compiuta.

Detto questo, non posso se non ripetere quanto io dissi ieri l'altro circa l'assoluta, incoercibile contrarietà del Governo ad affidare a private imprese la costruzione, sia della direttissima Roma-Napoli, sia delle altre due direttissime, Genova-Tortona e Bologna-Firenze. E pertanto prego gli onorevoli Strigari, Masoni e Spirito Francesco, di ritirare i loro ordini del giorno. E prego del pari di ritirare il suo ordine del giorno l'onorevole Angiolini, che io credo vorrà appagarsi della dichiarazione che il Governo intende imprendere prontamente i lavori della direttissima Bologna-Firenze, e che ringrazio per le cortesi parole rivolte al mio indirizzo.

Le diffuse dichiarazioni, che io ho avuto l'onore di fare nei due discorsi del 12 e 13 marzo, e che riassunti nel discorso di martedì, persuaderanno, spero, gli onorevoli Agnesi, Biancheri, Nuvoloni e Calleri che il Governo, il quale ha prestato la massima attenzione alle loro convinte e calde parole, non può però accettare alcuno dei loro ordini del giorno, dichiarando nettamente che soltanto al futuro spetterà la risoluzione del problema di nuove comunicazioni ferroviarie tra il Piemonte e la Liguria occidentale. Oggi, quel problema non richiede affatto una decisione; e ciò rende necessario che ogni via di soluzione rimanga aperta. E spero che, in particolare, questa mia franca dichiarazione soddisferà quel desiderio di tranquillità per le varie vallate contendenti che il venerando nostro collega Biancheri auspicò con parola commossa.

Per analoghe ragioni, e perchè dalle risposte fatte all'onorevole Daneo ogni ragionevole preoccupazione di Savona per le sue comunicazioni con Torino deve essere stata dissipata, non posso accogliere la prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Astengo, nonostante la grande copia di argomenti, con cui egli l'ha giustificata.

Quanto alla seconda parte, non dubito che egli si indurrà a ritirarla, poichè a lui, come all'onorevole Biancheri, che mi rivolse eguale invito, io posso dichiarare essere intenzione del Governo di procedere gradatamente all'applicazione della trazione elettrica sulle linee litorali liguri e sostituirne l'attuale armamento con un armamento di tipo pesante; essere pure intenzione del Governo di procedere al raddoppio dell'attuale linea Sampierdarena-Voltri, come pure ai raddoppi Savona-Vado, Finalmarina-Albenga, Oneglia-San Remo, ed a sostituire con fabbricati le attuali baracche per viaggiatori a Cogoleto, Varazze, Vado, Spataro, Nola: lavori, però, tutti da eseguire per gradi e con le preferenze determinate dalle effettive necessità del traffico.

Credo per fermo che, quando, da qui ad alcuni anni, sarà aperta all'esercizio la direttissima Bologna-Firenze, le preoccupazioni espresse dagli onorevoli Morelli-Gualtierotti e Casciani per i danni che ne soffrirebbero le popolazioni da loro rappresentate (come io ebbi l'onore di dimostrare nelle sedute del 12 e del 13 marzo) si mo-

streranno, alla stregua dei fatti, assolutamente infondate.

Quanto all'innesto della direttissima a Rifredi, dichiaro che fu escluso in modo assoluto dagli studi esaurienti compiuti dalla Commissione Colombo, poichè l'innesto a Rifredi, anzichè a Prato, non solo porterebbe a dover superare difficoltà tecniche gravissime, ma renderebbe necessaria una maggiore spesa di venticinque milioni.

Quanto alla linea Pistoia-Empoli, di cui si fecero caldi patrocinatori quei due egregi colleghi, io dichiaro che la sua costruzione potrà essere giustificata dallo sviluppo di quel traffico locale, al quale essa dovrebbe esclusivamente servire; infatti è da escludersi che quella linea abbia da essere una linea di transito.

E se i bisogni del traffico locale ne richiederanno la costruzione, io auguro che la concessione della Empoli-Pistoia possa trovare posto tra le ordinarie concessioni di costruzione e di esercizio.

Alla cortesia, con cui gli onorevoli Casciani e Morelli-Gualtierotti svolsero i loro ordini del giorno, io li prego di aggiungere quella di ritirarli.

L'onorevole Luciani, che me ne intrattene privatamente con insistenza non certo minore del calore, con cui ha qui patrocinato la variante della Bari-Altamura, sa le ragioni per cui il Governo, ossequiente al precetto della legge e rispettoso degli interessi da questa riconosciuti, non può accettare il suo ordine del giorno.

Quanto all'Adriaco-Tiberina, le costruzioni ed i miglioramenti eseguiti o prossimi ad attuarsi assicurano ottime comunicazioni tra la parte orientale del Nord d'Italia e Roma.

E pertanto è ancora più manifesta quella mancanza di proporzione fra l'ingente spesa (circa 300 milioni) e gli utili conseguibili che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva riconosciuta già nel 1884.

Per questa ragione e per altre, di cui risparmiò alla Camera la particolareggiata esposizione, sono dispiacente di non poter accettare l'ordine del giorno che fu svolto con una così calda eloquenza dall'onorevole Fani.

All'onorevole Fiamberti, convinto e persistente sostenitore della linea interna Genova-Spezia, rivolgo preghiera di ritirare il suo ordine del giorno: io non potrei se non ripetere quanto diffusamente dissi nella se-

duta del marzo e quanto riassunsi in quella di martedì in risposta all'onorevole Cavaignari.

All'onorevole Clemente Maraini sono spiacenti di dire che il Governo ritiene prematuro lo studio del congiungimento, tra Frosinone e Terracina, della direttissima con l'attuale linea Roma-Napoli. Il futuro potrà invece dimostrarne la opportunità.

All'onorevole Salandra, che si fece autorevole interprete dei desideri delle provincie di Foggia e Campobasso, dichiaro che nulla vieta che si riveda il costo del progetto della Lucera-Campobasso, esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1886, se ciò può giovare (e lo auguro) alla iniziativa degli enti locali.

Quanto al raddoppio del binario sulla litoranea adriatica, che è oggetto anche di un ordine del giorno dell'onorevole Chimienti, farò brevi dichiarazioni.

Anzitutto devo difendere più me che il relatore da un appunto. Perché, si dice, nella relazione ministeriale, e nel disegno di legge non si è parlato del raddoppio del binario della litoranea adriatica? Noi rispondiamo: perchè il disegno di legge si occupa esclusivamente di nuove costruzioni e concessioni ferroviarie e non riguarda in alcun modo i lavori di ampliamento della rete esistente, che devono essere eseguiti con fondi concessi da altre leggi, particolarmente da quella del dicembre 1906.

Ma si obietta: non è valida la vostra difesa, perchè nel disegno di legge è contemplato il raddoppio del binario tra Carmagnola e Ceva. Se non che la risposta è facile: di quel raddoppio di binario il disegno di legge s'occupa perchè esso forma parte di un piano organico di miglioramento delle comunicazioni tra Torino e Savona, nel quale è compresa la costruzione di una linea sussidiaria tra Savona e S. Giuseppe. Evidentemente sarebbe stata irrazionale la domanda del Governo per essere autorizzato a costruire questa linea, se non si fosse contemporaneamente decretato il raddoppio del binario fra Carmagnola e Ceva.

Ma lasciamo queste discussioni di poco conto, e veniamo alla questione sostanziale del raddoppio del binario della litoranea adriatica.

Sono lieto di dichiarare all'onorevole Salandra, che questo raddoppio di binario è compreso nel programma dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Non ricorderò le dichiarazioni fatte in

quest'aula dal mio predecessore, dichiarazioni le quali escludevano persino (sono le parole testuali adoperate dal compianto Gianturco) la ragionevolezza della richiesta di raddoppiare in taluni tratti il binario sul litorale adriatico. Ma per mio conto dichiaro che l'Amministrazione non può non procedere in quest'opera a gradi, dando la precedenza a quei tratti sui quali per effetto di linee confluenti, è più intenso il movimento.

Nel programma di lavori per il sessennio 1905-1911, era compreso fin dall'origine il raddoppio del binario sulla litoranea adriatica per 272 chilometri e vi si aggiungerà il raddoppio per altri 142 chilometri ossia nei tratti Termoli-Foggia e Barletta-Bari. Quanto al resto, si chiederanno i fondi occorrenti col disegno di legge, che dovrà essere presentato entro il dicembre 1909.

Ma gli onorevoli Salandra e Chimienti devono considerare che qualche tratto della Bologna-Otranto non può pretendere ad avere il raddoppio del binario se non a lunga scadenza. Infatti, anche considerando le cifre del traffico nei mesi in cui è straordinariamente intenso per la campagna vinicola, esso è di assai inferiore al traffico normale su molte altre linee, le quali sono e dovranno ancora per qualche tempo rimanere ad un semplice binario.

E riferendomi ai dati del 1904 (poichè non se ne hanno di più recenti) informo l'onorevole Salandra che il tratto Brindisi-Otranto ha un traffico di 9,000 lire al chilometro e quello Zollino-Gallipoli di 5,384 lire...

SALANDRA. Io non ho parlato della Brindisi-Otranto; mi sono limitato a Brindisi.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Sta bene, ma siccome l'onorevole Chimienti chiede di più, così rispondo per tutta la litoranea Adriatica.

Ora è ad un solo binario la Firenze-Chiusi, che (sempre riferendomi al 1904) ha un traffico di 38 mila lire, la Venezia-Pontebba con traffico di 46 mila, la Pistoia-Pisa e la Vigevano-Mortara di 43 mila, la Milano-Vigevano di 50 mila, la Genova-Savona di 61 mila.

Gli onorevoli colleghi delle Puglie devono poi considerare che il raddoppio del binario non è di per sè stesso sufficiente; occorre contemporaneamente provvedere all'ampliamento delle stazioni e di tutti gli impianti fissi delle stazioni.

In proposito posso informare gli onorevoli Salandra e Chimienti che sono in corso di esecuzione, o per lo meno approvati, i lavori in tante stazioni della regione pugliese, che se, con la stessa proporzione, si procedesse rispetto alla intera rete, dovremmo avere lavori in corso in 900 stazioni, mentre ne abbiamo soltanto in 300.

All'onorevole Zaccagnino osservo che i suoi timori per lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie nella regione garganica dovranno apparire e sono infondati, perchè già in base alla legge vigente furono presentate domande di concessione all'industria privata.

Il presente disegno di legge sotto parecchi aspetti agevola tali concessioni; e pertanto ritengo che egli possa con animo tranquillo rinunciare al suo ordine del giorno.

Credo che l'onorevole Falconi Nicola vorrà ritirare il suo ordine del giorno per le stesse ragioni, per cui ne ho pregato l'onorevole Tinozzi.

L'onorevole Bizzozero vorrà, spero, persuadersi, che le disposizioni proposte in ordine alle tramvie rendono possibile precisamente quella riforma organica che egli ragionevolmente vagheggia, sebbene in parte informata a concetti diversi da quelli da lui patrocinati; ma avrò occasione di chiarire le ragioni del dissenso durante la discussione degli articoli. Posso però assicurare tanto lui, che altri colleghi, che si sono preoccupati delle difficoltà derivanti dalle vigenti disposizioni per le funivie, che non ho difficoltà a tradurre in precetto di legge quello che già è nella pratica costante del Ministero, ossia che le funivie abbiano ad esser soggette alle norme relative alle ferrovie, quando siano concesse come tramvie.

Sono spiacente di non poter accettare l'ordine del giorno così efficacemente svolto dall'onorevole Curreno, poichè la rettifica Monchiero-Saliceto importerebbe una maggiore spesa di ben 18 milioni, in confronto del raddoppio Bra-Ceva, con l'aggravio di esercitare la nuova linea oltre la linea esistente e di istituire anche gravosi servizi di coincidenza.

La linea Roccasecca-Formia, della quale si è fatto autorevole fautore l'onorevole Lucernari, presenta certamente caratteri che la rendono degna di considerazione, ma esclusivamente dal punto di vista del traffico locale. Quindi egli comprenderà come, fatta questa dichiarazione, lo debba pregare di ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Teofilo Rossi certamente converrebbe, se ne discutesse un po' a fondo con me, che una facoltà di rettifica stabilita nel capitolato del 1859, non può in alcun modo costituire un'obbligazione legale per lo Stato. D'altra parte, le presenti condizioni del traffico non giustificherebbero in alcun modo la costruzione del tronco Carmagnola-Carignano-Torino, mentre gioverà assai al traffico di quella contrada il raddoppio del binario Trofarello-Carmagnola. Onde io, rendendo testimonianza dell'impegno con cui egli ha difeso quella rettifica, devo pregare l'onorevole Rossi di non insistere nel suo ordine del giorno.

Ben so che la linea Modena-Lucca sta a cuore di parecchi colleghi; ma a quella linea mancano i caratteri di necessità nei riguardi dell'interesse generale del traffico, che sono condizione imprescindibile perchè nuove ferrovie siano comprese in questo disegno di legge. D'altra parte, è ancora desiderato l'accordo fra le provincie di Modena e Reggio Emilia circa il tracciato che sarebbe da precegliere.

Sarebbe pertanto intempestiva l'affermazione contenuta negli ordini del giorno Orlando, Queirola e Micheli, che spero non saranno mantenuti.

La Pontedera-Livorno fu sostenuta dall'onorevole Cassuto, il quale rimase così esposto ai fieri strali dell'onorevole Queirola, invece dell'onorevole Salvatore Orlando, che ne era l'ufficiale propugnatore. (*ilarità*).

Io credo opportuno che entrambi aderiscano alla mia preghiera di ritirare i loro ordini del giorno, (*Si ride*) l'un contro l'altro così fieramente armati.

Del resto, allo stato presente delle cose, è assolutamente da escludere il carattere di linea di transito nella Pontedera-Livorno, perchè ciò rappresenterebbe un danno assai rilevante per le ferrovie di Stato, non giustificato da alcuna vera necessità di traffico.

Ringrazio caldamente l'onorevole Pini per l'approvazione così calorosa dei concetti informativi del disegno di legge, che è espressa nel suo ordine del giorno; ma l'averne egli collegato lo svolgimento con obiezioni sulla tariffa da adottarsi per le direttissime, mi mette nella dispiacevole necessità di pregarlo di non insistere nel suo ordine del giorno.

L'onorevole Rubini, così autorevole patrocinatore di quel grande interesse, non solo nazionale, ma internazionale, che è il

valico dello Spluga, non vorrà certo insistere nel suo ordine del giorno, una volta che io posso dichiarargli che il Governo condivide i concetti direttivi che vi sono esposti.

L'onorevole Fazi non ha ragione di mantenere il suo ordine del giorno, poichè l'interposizione della terza rotaia per agevolare il trasbordo sulle linee a scartamento ridotto è già prevista dalla legge 30 giugno 1906.

Non saprei in alcun modo ravvisare i caratteri di una presente necessità del traffico nella linea Termoli-Napoli, che è oggetto di un ordine del giorno dell'onorevole Leone. E nutro fiducia che egli non vorrà insistervi.

Già nel marzo decorso ho dichiarato come il Governo abbia il proposito di provvedere al miglioramento delle comunicazioni di Siena sia con Firenze sia con Roma; ma ho altresì dimostrato come nessuna ragione di necessità attuale giustifichi una linea di congiunzione tra Siena e Firenze, come d'altra parte non sarebbe giustificata una nuova linea da Firenze a Poggibonsi. Sono quindi dispiacente di dover pregare anche l'onorevole Callaini di ritirare il suo ordine del giorno.

Nulla posso dichiarare all'onorevole Campi sulla domanda di concessione della Abbiategrosso-Busto Arsizio, che è in corso di istruttoria; e non saprei come qualsiasi decisione della Camera avesse da sostituirsi a quella che potrà essere presa quando l'istruttoria sarà condotta al termine suo. Del che si convincerà, credo, anche l'onorevole Campi; e soddisfatto che della linea sia stata fatta onorata menzione in quest'aula, egli vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Vicini si renderà conto dell'estrema delicatezza della questione del riscatto della linea Modena-Mantova. Contro questo riscatto si è ripetutamente pronunciata la Commissione dei riscatti, presieduta dall'onorevole Saporito.

Io comprendo le obiezioni mosse contro le deliberazioni di quella Commissione dall'onorevole Vicini: il timore, cioè, di una spogliazione (all'incirca così egli la definì) in quanto che lo Stato attenda a fare il riscatto della Modena-Mantova il giorno in cui aperta all'esercizio la Bologna-Poggio Rusco-Verona, sarà sottratto alla Mantova-Modena una gran parte del traffico che oggi transita su quella via.

Però devo osservare all'onorevole Vicini che il traffico sulla Mantova-Modena è andato crescendo al di là di ogni più rosea previsione, che potesse esser fatta al momento della concessione di quella linea. E, pur ammessa una diminuzione di prodotto per l'apertura della Bologna-Verona, rimarrà sempre per la Mantova-Modena una somma di utili sufficiente per compensare largamente il costo di costruzione della linea.

Spero quindi che l'onorevole Vicini comprenderà l'opportunità di non insistere nel suo ordine del giorno.

Quanto all'allacciamento dell'arsenale di Taranto con la rete delle ferrovie di Stato, sarebbe questo un provvedimento di esclusivo carattere militare, che esce dalla competenza del dicastero da me retto.

Per conseguenza non posso accettare l'ordine del giorno svolto dall'onorevole Alfredo Lucifero con così patriottica eloquenza e con così suggestivi ricordi storici.

Al desiderio espresso nell'ordine del giorno dell'onorevole Giaccone, risponde, nel modo più concludente, l'emendamento proposto dal Governo ed accettato dalla Commissione all'articolo 1° del disegno di legge. E quindi egli converrà che è inutile farne l'affermazione con un ordine del giorno.

All'onorevole Agnetti, la cui temperanza di linguaggio copre una tenace convinzione, non potrei se non ripetere le ragioni già dette nel marzo decorso, per negare alla linea Spezia-Borgotaro quei caratteri di assoluta necessità per il traffico presente, che potrebbero giustificare la sua inclusione nel presente disegno di legge. E quindi lo prego di voler ritirare il suo ordine del giorno.

Comprendo come nell'onorevole Bergamasco dovesse essere più forte l'impegno a sostenere la costruzione della Tortona-Mortara, che non il riguardo di risparmiare a me il dispiacere di ripetergli la risposta già fatta nel marzo; risposta che, se esclude ogni bisogno prossimo di quella comunicazione, non disconosce i titoli che essa potrà avere, in futuro, alla considerazione del Governo e del Parlamento.

Per la linea Pavia-Abbiategrosso fu nel 1886 presentata dal comune di Pavia una domanda per la sua inclusione nei 1,000 chilometri contemplati dalla legge del 1885; ma dal 1885 ad oggi nulla fu fatto a pro di quella domanda. Non è quindi il caso che il Governo riprenda studi che non ha mai iniziati, e prego l'onorevole Rampoldi di

ritirare il suo ordine del giorno e di aver fiducia in uno svolgimento così intenso di traffico, che renda giustificato un provvedimento per la linea da lui patrocinata.

L'onorevole Masciantonio, con calda parola, ha chiesto una variante della linea Sulmona-Isernia ed il miglioramento delle sue condizioni di esercizio.

L'argomento esorbita dal tema di questo disegno di legge, e quindi, pur non escludendo di studiare quale miglioramento possa introdursi nell'esercizio della Sulmona-Isernia, prego l'onorevole Masciantonio di non chiedere che la Camera si pronuncii sul suo ordine del giorno.

Onorevoli colleghi, (*Attenzione*) giunto al termine delle mie dichiarazioni, non posso non ripetere l'espressione del mio rammarico per aver dovuto adempiere ad un così ingrato compito.

Vogliate credere che l'opporre così numerosi e persistenti rifiuti a tante calde e anche cortesi domande è una vera fatica morale, una pena che esaurisce più di un intenso lavoro. Ma, dopo avere maturamente consultato col presidente del Consiglio e col collega del tesoro (che qui apertamente e caldamente ringrazio per la loro cordiale, efficace cooperazione) fino a quale estremo limite potesse giungere il programma di costruzioni ferroviarie, che oggi è sottoposto alla vostra approvazione, io ho ritenuto, fin dal primo giorno della presentazione del disegno di legge, che la franca sincerità delle ripulse mi fosse imposta dal maggiore dei doveri del mio ufficio, quello di servire con fedeltà all'interesse dello Stato.

Giudicherà la Camera se io mi sia male apposto: però nel giudicare essa perdoni ogni difetto, ogni intemperanza, ogni asprezza di forma, in considerazione della rigida onestà dei propositi, a cui fortissimamente volli che fosse informata l'opera mia.

Ho finito. (*Vivissime approvazioni ed applausi*).

PRESIDENTE. Onorevole ministro, mi perdoni, forse a causa di una qualche mia disattenzione non ho sentito se l'ordine del giorno dell'onorevole Leali sia stato da lei accettato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, non è stato accettato.

PRESIDENTE. Interrogherò gli onorevoli colleghi, che hanno presentato ordini del giorno, per sapere se li mantengano; e darò lettura soltanto degli ordini del giorno che non siano stati precedentemente letti.

Come la Camera ha udito, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha avuto, riguardo a parecchi ordini del giorno, parole cortesi... (*Si ride*) ed anche per qualcuno, come per esempio per quello dell'onorevole Rubini, ha dichiarato la concordanza del Governo nei concetti del proponente; tuttavia non ne ha accettato alcuno, nemmeno quello dell'onorevole Pini benchè favorevole alla legge, perchè una parte degli argomenti da lui esposti per svolgerlo, mette il Governo nella necessità di preferirne il ritiro.

Dunque, onorevole Di Lorenzo, insiste nel suo ordine del giorno?

DI LORENZO. Non insisto, e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Mazziotti?...

MAZZIOTTI. Per non pregiudicare la questione, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Alfonso Lucifero, insiste nel suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera confida che il Governo presenterà alla ripresa dei lavori parlamentari provvedimenti riguardanti la ferrovia silana Cosenza-Cotrone.

Alfonso Lucifero, Barracco, D'Alife, Giunti.

LUCIFERO ALFONSO. Prendo atto di quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha risposto nel suo discorso: cioè che, essendo in corso pratiche per la costruzione della ferrovia Cotrone-Cosenza, avrebbe riservato a dopo l'esito di queste pratiche il presentare un provvedimento riguardo a quella linea, secondo l'articolo 14 della legge del 16 luglio 1905. Prendendo atto di queste dichiarazioni, ritiro il mio ordine del giorno.

CAPALDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAPALDO. In assenza del collega Beniamino Spirito, e come uno dei firmatari dell'ordine del giorno da lui presentato, dichiaro che per non pregiudicare la questione non insistiamo.

PRESIDENTE. Onorevole Tinozzi, mantiene il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera,

considerando che il prolungamento della ferrovia subappennina (da Santarcangelo-Fabriano per Castelraimondo, Ascoli-Piceno, Teramo, Penne sino alla ferrovia Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma) è d'importanza nazionale, perchè reclamato da imprescindibili necessità della difesa dello

Stato e da evidentissime ragioni di giustizia distributiva;

considerando che il Governo riconobbe già a tale linea i caratteri di nazionalità e li affermò con l'istituire un ufficio tecnico speciale del Genio civile in Teramo, cui fu affidato il compito dello studio della linea stessa e della redazione d'un progetto di massima;

considerando che lo studio fu espletato sin dal 1895 e che il relativo progetto trovasi negli archivi del Ministero dei lavori pubblici;

invita il Governo a far completare sollecitamente tale progetto e renderlo definitivo, affinché possa essere tenuto in evidenza e compreso nel prossimo programma di costruzioni ferroviarie.

Tinozzi, De Michetti, Barnabei, Cerulli, De Riseis, Mezzanotte, Manna, Zaccagnino, Cipriani-Marinelli, Fazi Francesco, Strigari, Pascale, Féliissent, Battelli, Scellingo, Ventura, De Gennaro, De Giorgio, Rizza, Santamaria, Teodori, Bolognese, Veneziale, Silj, Cimorelli, Ciappi, Valeri, Scorciarini-Coppola, Scano, Gattorno, Ciacci, Orsini-Baroni, Abozzi, Fusco, De Amicis, Benaglio, Grassi-Voces, Maraini Clemente, Canevari, Di Lorenzo, Stagliand, Roselli.

TINOZZI. Ritiro il mio ordine del giorno perchè non voglio, nè devo, di fronte al reciso rifiuto del ministro dei lavori pubblici, pregiudicare, con un possibile voto contrario della Camera, un'alta questione che si collega agli interessi generali della difesa della patria ed agl'interessi vitali delle regioni marchegiana ed abruzzese.

Il ministro nel suo discorso ha riconosciuto alla linea subappennina l'utilità nazionale, anzi ha dichiarato che non può in alcun modo escludersi che in avvenire possa imporsi la necessità di provvedere alla sua costruzione. E l'egregio relatore della Commissione, onorevole Calissano, ieri aggiunse che la Commissione ha creduto di sanzionare l'utilità generale della linea, senza precludere la via a future ed anche prossime rivendicazioni dei diritti di quelle regioni.

Di tali dichiarazioni io mi potrei compiacere, se non si trattasse di parole senza contenuto pratico, ma, per non lasciare

vulnerata una questione di tanto interesse, devo osservare al ministro che, se il progetto della subappennina ha dormito, com'egli afferma, sonni tranquilli dal 1897, e se non fu sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, non può farsene colpa ai rappresentanti politici delle regioni interessate, che adempirono sempre al loro dovere, e basta consultare gli atti parlamentari del 1885, 1888, 1895, 1902 e 1904. Osservo poi che la subappennina non è linea di montagna, come ha affermato il ministro, ed il suo progetto per profilo e tracciato soddisfa alle esigenze di intensivi trasporti militari, come fu affermato con pareri favorevoli, antichi e recenti, dallo Stato Maggiore.

Ritiro il mio ordine del giorno, dolendomi, in nome della giustizia distributiva, del rifiuto del ministro, ed augurandomi che il progetto si completi e la linea subappennina possa essere inclusa in un prossimo programma ferroviario, a soddisfazione dei legittimi interessi di tanta e così nobile parte d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Carmine non è presente; s'intende quindi che egli ritiri il suo ordine del giorno del quale do lettura:

La Camera, ritenuta la necessità che il disegno di legge abbia a garantire, nell'interesse dell'economia nazionale, la migliore utilizzazione possibile delle nuove ferrovie da costruirsi, passa alla discussione degli articoli.

Anche l'onorevole Francesco Fazi non è presente e quindi si intende che egli ritiri i suoi due ordini del giorno.

Onorevole Scorciarini-Coppola, mantiene il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

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

SCORCIARINI-COPPOLA. Ritiro il mio ordine del giorno, rilevando che il ministro reputa non essere opportuno provocare ora la costituzione del proposto istituto di credito.

PRESIDENTE. Onorevole Scano?

CARBONI-BOJ. L'onorevole Scano è assente, per ragione di malattia. Anche a nome suo, dichiaro che, confidando nelle

dichiarazioni del ministro, ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Félistent.

FELISSENT. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Daneo, mantiene o ritira il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera

invita il Governo a comprendere tra gli studi di nuove ferrovie principali, alle quali si riferisce lo stanziamento speciale dall'articolo 1, lettera g) della legge, quello di una linea più diretta ed atta al grande traffico tra Torino e Savona;

e passa all'ordine del giorno.

Daneo, Paniè, Albertini, Ferrero di Cambiano, Astengo.

DI CAMBIANO. Onorevole Presidente, come firmatario dell'ordine del giorno dell'onorevole Daneo, dichiaro che è così vivo il convincimento nostro della verità di quello che abbiamo affermato e della necessità di quello che abbiamo proposto, per ciò che concerne le comunicazioni fra Torino e Savona, che, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, attendiamo ai fatti la vigile cura che ci ha promesso, e ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Astengo?

ASTENGO. Associandomi alle dichiarazioni dell'onorevole Ferrero di Cambiano, ritiro il mio ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, delle quali lo ringrazio.

PRESIDENTE. Onorevole Abbruzzese, mantiene il suo ordine del giorno? Esso è così concepito:

La Camera,

convinta della necessità di collegare direttamente Bari con Napoli, anche per attrarre e facilitare il commercio con la penisola Balcanica, invita il Governo a disporre gli studi per la costruzione di una direttissima Bari-Napoli, prelevando i fondi necessari dalle somme stanziare al comma g del 1° articolo.

Abbruzzese, Maresca, De Bellis, Capaldo, Zaccagnino, Ciappi, Silj, Ridola, Mendaja, Strigari, Arlotta, Nitti, Materi, De Luca Paolo Anania, Pascale, Cicarelli.

ABBRUZZESE. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro, nel senso che ri-

conosce la utilità, se non la urgenza, di una direttissima Bari-Napoli e ritiro il mio ordine del giorno, convinto che per ragioni politiche la sua costruzione presto s'imporrà.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, mantiene il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera invita il Governo a disporre gli opportuni studi, e a presentare provvedimenti per l'esecuzione delle seguenti linee ferroviarie in Sardegna:

1° prolungamento della linea Monti-Tempio, sino a Palau, per la valle del Lizza e l'Arzachenesa;

2° allacciamento della linea Cagliari-Sorgono, con la traversale Macomer-Nuoro;

3° allacciamento della Cagliari-Tortolì, con la traversale Nuoro-Macomer;

4° prolungamento della Macomer-Nuoro, sino al mare;

5° allacciamento della Ozieri-Chilivani col tronco Tempio-Palau per Orchiri, e la valle Curadori.

PALA. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, mantiene il suo ordine del giorno? Esso è così concepito:

« La Camera, convinta della necessità di assicurare e mantenere, per considerazioni economiche e strategiche, la continuità delle comunicazioni ferroviarie fra l'Alta Italia, la Media e la Meridionale lungo il percorso della Liguria orientale con una linea interna che dia valido affidamento, passa alla discussione degli articoli ».

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, non ho avuto la fortuna di ascoltare l'onorevole ministro...

PRESIDENTE. Perché lei stava a conversare! (*ilarità*).

Non posso costringere il ministro a ripetere quello che ha detto. Lo leggerà sul resoconto. (*Si ride*). Ora favorisca dire se mantiene il suo ordine del giorno.

CAVAGNARI. Supponendo che il ministro l'abbia accettato, lo mantengo. (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Sarà allora messo a partito.

L'onorevole Strigari è assente; s'intende quindi che ritiri il suo ordine del giorno.

Onorevole Agnesi, mantiene il suo ordine del giorno così concepito ?

La Camera invita il Governo a completare gli studi opportuni per la linea ferroviaria Garessio-Oneglia-Portomaurizio all'effetto di includere la medesima nel prossimo disegno di legge per nuove costruzioni e concessioni ferroviarie.

Agnesi, Paniè, Daneo, Albertini, Di Cambiano, Calleri, Ciartoso, Teofilo Rossi, Botteri, Falletti, Bona, Giaccone, Margaria, Agnetti, Richard, Compans.

AGNESI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli-Gualtierotti?

MORELLI-GUALTIEROTTI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Teofilo Rossi?

AGNESI. Come firmatario dell'ordine del giorno dell'onorevole Rossi, lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Masoni non è presente; s'intende perciò che egli ritiri il suo ordine del giorno così concepito:

« La Camera raccomanda al Governo:

« di adottare una opportuna soluzione del problema finanziario che renda possibile la costruzione delle nuove linee direttissime in un tempo minore del periodo di sedici anni previsto dal disegno di legge:

« di provvedere al pronto miglioramento delle condizioni di armamento e di esercizio delle grandi linee attuali, così da conseguirsi subito un notevole vantaggio nella durata dei percorsi con treni direttissimi ».

Onorevole Luciani?

LUCIANI. Le dichiarazioni fatte ripetutamente dal ministro concordano con quel che si afferma nel mio ordine del giorno, e perciò lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Luigi Luzzatti?...

TECCHIO. Anche a nome dell'onorevole Luzzatti, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, il quale ha fatto suo il nostro ordine del giorno, e riconoscendo che, con esso, non domandiamo niente di più di quello che il Governo riconosce come imprescindibile dovere, dichiaro di ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il Governo dichiarò che era superfluo. (*Si ride*).

L'onorevole Biancheri non è presente; s'intende quindi che ritiri il suo ordine del giorno.

Onorevole Fani?

FANI. Fidando nella bontà della linea cui si riferisce l'ordine del giorno, ed anche relativamente soddisfatto delle dichiarazioni del ministro e del relatore, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Angiolini?

ANGIOLINI. Ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Fiamberti non è presente; s'intende quindi che ritiri il suo ordine del giorno così concepito:

« La Camera confida che il Governo, ad assicurare la regolarità del traffico affluente, con costante straordinario aumento, nel tratto Genova-Spezia, ed anche per rispondere alle esigenze della difesa nazionale ed a quelle della più elementare giustizia distributiva, provvederà alla costruzione della ferrovia interna che per le valli Bisagno, Fontanabona e Vara, allacci le dette due città ».

Onorevole Artom?

ARTOM. Ritiro il mio ordine del giorno, confidando nelle dichiarazioni del ministro, ed anche per dargli una prova di fiducia, veramente disinteressata. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giuseppe Majorana?

MAJORANA GIUSEPPE. Ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Clemente Maraini?

MARAINI CLEMENTE. Confidando nel futuro auspicato dal ministro, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Salandra?

SALANDRA. L'onorevole ministro ha dichiarato di non aver difficoltà d'aderire alla proposta che si rifacciano gli studi relativamente alla Lucera-Campobasso. Poichè non ho ragione di dubitare che il ministro mantenga i suoi impegni, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il ministro, ha anche risposto per ciò che concerne l'aggiunta da lei proposta...

SALANDRA. È un'altra questione, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnino, mantiene il suo ordine del giorno? Ne dò lettura:

La Camera, ritenendo che gli assegni ferroviari, mentre devono rispondere ai più urgenti bisogni del traffico, devono nel tem-

po stesso essere anche improntati ad un concetto di giustizia distributiva fra le varie regioni italiane e che per lo sviluppo delle ferrovie locali occorrono maggiori e più urgenti provvedimenti legislativi, passa all'ordine del giorno.

ZACCAGNINO. Devo dichiarare al relatore onorevole Calissano che il mio ordine del giorno è stato ispirato a concetti del più alto patriottismo. Ma nel tempo stesso osservo che non può esservi patriottismo se esso non riposi sul principio della giustizia.

Dopo aver ciò dichiarato, prendo atto delle parole dell'onorevole ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cascino, Camera, Nicola Falconi, Bizzozero, Masciantonio e De Michele-Ferrantelli non sono presenti; s'intende quindi che abbiano rinunciato ai loro ordini del giorno. Do però lettura di quelli che non furono letti:

La Camera convinta della somma importanza della linea ferroviaria Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina, che serve a completare il tratto già in costruzione Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, riallacciando tre linee dello Stato già esistenti e mettendo in diretta comunicazione regioni fertilissime e ricche di prodotti col mare, 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.

Cascino, Libertini Gesualdo, Pasqualino-Vassallo.

La Camera, invita il Governo a comprendere tra gli studi di nuove ferrovie, alle quali si riferisce lo stanziamento speciale dell'articolo 1 della legge, la continuazione della linea così detta Sub-appennino pel versante Nord-Est della Maiella, internandosi nei circondari di Chieti, di Lanciano, di Vasto e di Larino fino a raggiungere la ferrovia Sansevero-Foggia.

Falconi Nicola, Masselli, Tedesco, Riccio, Ciccarone, Leone.

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

Bizzozero, Pavia, Mira.

La Camera invita il Governo a far studiare con urgenza tracciati diretti da San Carlo a Sciacca e da San Carlo a Ribera per abbreviare le distanze con Palermo e Girgenti e comprenderli nelle nuove costruzioni.

De Michele-Ferrantelli.

Onorevole Curreno?

CURRENO. Prendendo atto del costo della rettifica da me proposta accennato dall'onorevole ministro, e per non pregiudicare la questione ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Lucernari...

LUCERNARI. Ritiro il mio ordine del giorno, con la raccomandazione che avevo già espresso, cioè che, avverandosi in seguito la necessità di costruire una congiungente fra l'attuale Roma-Napoli e la futura direttissima, sia preferita la Roccasecca-Formia.

PRESIDENTE. Onorevole Pinna?

PINNA. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Francesco Spirito?

CANTARANO. In nome dell'onorevole Spirito e degli altri firmatari dell'ordine del giorno, dichiaro di prendere atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, specialmente in quanto assicurano che per il 1914 la direttissima Roma-Napoli potrà essere costruita; e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Paniè?

DI CAMBIANO. A nome anche dell'onorevole Paniè prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e fidando nella sua amministrazione e nella Direzione delle ferrovie, perchè si compiano i lavori già iniziati e si assicurino nel minor tempo possibile una maggiore potenzialità alla linea del Fréjus, che è d'interesse non soltanto torinese o piemontese, ma nazionale ed internazionale ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giuliani, Leali e Chimienti, non sono presenti; s'intende quindi che abbiano rinunciato ai loro ordini del giorno. Però do lettura di quello dell'onorevole Chimienti che non fu ancora letto:

La Camera,

affermando la necessità di migliorare senza altri indugi la rapidità del trasporto della posta internazionale e dei viaggiatori sulla linea Modane-Brindisi;

considerando che grave danno verrebbe agli interessi agrarii e commerciali della regione al sud di Bari se essa fosse l'ultima ad avere la esecuzione del doppio binario;

invita il Governo a disporre lo studio e l'inizio del raddoppio del binario sul tratto da Brindisi verso Barletta.

Onorevole Pini, ritira il suo ordine del giorno?

PINI. Lo ritiro, dolente che una semplice preghiera abbia potuto in apparenza scemare quel plauso che io rendeva al Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Casciani, mantiene il suo ordine del giorno? Esso è così concepito:

La Camera, convinta che, a migliorare il traffico di una estesa regione della Toscana sia necessaria la costruzione della linea Pistoia-Empoli, di riconosciuta importanza locale e generale, confida che il Governo vorrà comprenderla fra le linee da costruirsi direttamente dallo Stato o almeno affidarne la concessione all'industria privata con un sussidio che consenta di affrettarne la costruzione.

Casciani, Morelli-Gualtierotti.

MORELLI-GUALTIEROTTI. A nome anche dell'onorevole Casciani, ritiro l'ordine del giorno che avevamo insieme presentato.

PRESIDENTE. Onorevole Rubini?

RUBINI. Prendo atto delle cortesie ed esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro che il Governo divide gl'intendimenti espressi nel nostro ordine del giorno. Ne lo ringrazio e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Ciacci?

CIACCI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Nuvoloni, mantiene il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera, riaffermando la utilità e necessità di collegare sollecitamente il tronco ferroviario Ceva-Ormea colla ferrovia litoranea in provincia di Portomaurizio, onde rendere più rapide le comunicazioni tra la estrema Liguria, il Piemonte e l'Europa centrale, — invita il Governo ad accelerare i relativi studi — tenendo conto di quelli già fatti e delle deliberazioni prese e delle aspirazioni manifestate dagli enti interessati; — e l'invita a scegliere tra la Garessio-Oneglia e la Urmea Agaggio-San Remo ed a comprendere nel prossimo programma di costruzioni ferroviarie quella tra esse che

offra maggiore possibilità di conveniente soluzione — sia per facilità di costruzione e di esercizio, sia per economia di spesa e di tempo, sia per brevità di tracciato, sia per maggior vantaggio interprovinciale ed internazionale, sia per la difesa nazionale.

NUVOLONI. Ritiro il mio ordine del giorno e raccomando al Governo di studiare di risolvere nel modo migliore la questione delle comunicazioni tra il Piemonte e la estrema Liguria.

PRESIDENTE. Onorevole Leone, mantiene il suo ordine del giorno? Esso è così concepito:

La Camera, convinta

che una ferrovia direttissima Napoli-Termoli è d'importanza primaria e formerebbe la più opportuna congiungente tra il Tirreno e l'Adriatico;

che la ferrovia medesima avrebbe la lunghezza di circa chilometri 184, presentando un accorciamento di circa cento chilometri rispetto all'attuale percorso per Benevento-Foggia;

che, costruita a doppio binario col raggio minimo di metri 500 e con la pendenza massima del 12 per mille, permetterebbe di ridurre a circa tre ore il viaggio da Napoli a Termoli, mentre ora coi diretti s'impiegano più di sette ore;

che i vantaggi di diminuito percorso e di cresciuta velocità si estenderebbero a tutte le comunicazioni di Napoli e di gran parte del Mezzogiorno con l'Abruzzo orientale, con le Marche, con Bologna ed oltre fino all'Europa centrale ed orientale;

che nei riguardi del servizio ferroviario la nuova linea servirebbe per istradare con maggiore convenienza sulla litoranea Adriatica (in cui il binario perciò dovrebbe essere raddoppiato da Ancona a Termoli) quasi tutto il traffico fra Napoli ed il Settentrione e, trattandosi per lo più di ortaglie e di derrate deperibili, l'abbreviazione del viaggio assumerebbe una importanza capitale;

che detta linea servirebbe anche per alleggerire e sfollare quelle al nord di Roma e per prevenire in tempo le future ostruzioni di traffico sulla Benevento-Foggia che non tarderà lunghi anni a raggiungere la sua massima potenzialità;

che l'obbiettivo principale della nuova direttissima sarebbe quello di congiungere razionalmente il porto di Napoli col punto della costa adriatica in cui la Commissione del piano regolatore ha ritenuto che le con

dizioni idrografiche sono singolarmente favorevoli alla costruzione di un porto, anche importante ed a grandi fondali;

che il porto di Termoli dovrebbe considerarsi come porto succursale di Napoli per irradiare nell'Adriatico il commercio con l'Oriente e con le Americhe, esercitato dalle grandi linee di navigazione;

invita il Governo a disporre gli opportuni studi per la costruzione della direttissima Napoli-Termoli ad oggetto d'includere la medesima nel prossimo programma di nuove costruzioni e concessioni ferroviarie.

Leone, Cimorelli, Venditti, Mendacia, Silj, Turco, De Gennaro, Materi, Placido. Cacciapuoti. Baranello.

LEONE. Prendo atto delle cortesi dichiarazioni dell'onorevole ministro, e per non pregiudicare la questione, ritiro il mio ordine del giorno, riserbandomi di ritornare sulla direttissima Termoli-Napoli a momento più opportuno e quando la questione sarà matura.

PRESIDENTE. Onorevole Callaini?

CALLAINI. Confidando che siano sul serio una buona volta attuate più rapide comunicazioni tra Siena e Firenze e tra Siena e Roma, convinto dell'opportunità e della giustizia degli studi richiesti coll'ordine del giorno, purtroppo non v'insisto (*Si ride*) e lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Emilio Campi non è presente, s'intende quindi che abbia rinunciato al suo ordine del giorno.

Onorevole Salvatore Orlando, mantiene il suo ordine del giorno? Ne do lettura:

La Camera, convinta che le comunicazioni dell'Italia centrale col Tirreno siano, allo stato attuale, assolutamente insufficienti a provvedere ad una economica e rapida penetrazione dei traffici marittimi nelle regioni circostanti, invita il Governo a comprendere, in un prossimo disegno di legge, i provvedimenti necessari ad assicurare la costruzione della Modena-Lucca per le valli del Panaro e della Lima e della Pontedera-Livorno.

Salvatore Orlando, Cassuto, Ferrarini.

CASSUTO. A nome anche del collega Orlando, per non pregiudicare la questione, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Queirolo?

QUEIROLO. Ringrazio l'onorevole ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Vicini?

VICINI. Data la delicatezza dell'argomento di un riscatto convenzionale, delicatezza che ho la coscienza di avere osservata svolgendo il mio ordine del giorno...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. È vero.

VICINI. ...io non potevo attendere dal Governo una risposta diversa e più promettente di quella che ho avuto. La risposta fu anche cortese e non ho difficoltà di acconsentire all'invito che mi fu fatto, perchè ritiri il mio ordine del giorno, fiducioso però che l'onorevole ministro vorrà acconsentire all'invito che io faccio a lui, perchè inizi le trattative per il riscatto delle linee alle quali mi sono interessato.

PRESIDENTE. L'onorevole Alfredo Lucifero non è presente; s'intende quindi che abbia rinunciato al suo ordine del giorno.

Onorevole Giaccone?

GIACCONE. Ringrazio il Governo di quanto ha fatto e di quello che oggi ha dichiarato, ne prendo atto e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Agnetti e Rampoldi non sono presenti; s'intende quindi che ritirino i loro ordini del giorno.

Onorevole De Felice-Giuffrida, mantiene il suo ordine del giorno?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io non ho sentito che cosa abbia risposto l'onorevole ministro. (*Oh! oh!*) Però, avendo presentato un'aggiunta all'articolo quinto della legge, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Bergamasco non è presente; il suo ordine del giorno si intende quindi ritirato.

Onorevole Calleri, mantiene il suo ordine del giorno?

CALLERI. Ritiro l'ordine del giorno nella speranza che il futuro della linea da me difesa, non sia tanto lungo quanto il passato.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, ha potuto informarsi? (*Si ride*).

CAVAGNARI. Ho avuto notizie, le quali mi hanno dato qualche chiarimento, ma non sono notizie ufficiali.

Ritiro però il mio ordine del giorno, con un augurio per il mio paese; cioè che gli eventi, in quanto alla soluzione di continuità della linea, in quel punto al quale il mio ordine del giorno ha accennato, non

mi abbiano a dare, con qualche disastro, ragione. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Non faccia la parte di Cassandra! (*Si ride*).

Tutti gli ordini del giorno sono dunque stati ritirati. Procediamo allora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Sono autorizzate le seguenti spese da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici:

a) lire 66,000,000 in aggiunta alle somme autorizzate dalle leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 21 giugno 1906, n. 238, e cioè lire 7,000,000 per le linee Pietrafitta-Rogliano, Cosenza-Paola e Lagonegro - Castrovillari-Spezzano Albanese, lire 30,000,000 per le complementari della Sicilia, e lire 29,000,000 per la Sant'Arcangelo-Urbino;

b) lire 90,000,000 per la costruzione delle ferrovie di Basilicata contemplate dalla legge 31 marzo 1904, n. 140;

c) lire 86,000,000 per la costruzione dei tronchi Roma-Amaseno e Minturno-Napoli della direttissima Roma-Napoli, contemplata dalla legge 4 dicembre 1902, numero 506, e per l'impianto del secondo binario sull'intera linea;

d) lire 150,000,000 per la costruzione della direttissima Genova-Tortona;

e) lire 150,000,000 per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna;

f) lire 9,000,000 per la costruzione del raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Acqui.

g) lire 500,000 per studi relativi a nuove ferrovie principali.

Gli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie sono stabiliti in conformità alla tabella annessa alla presente legge per gli esercizi 1908-909, 1909-910, 1910-911 e 1911-1912, provvedendosi con altre leggi per gli esercizi successivi sino a tutto il 1923-924.

Le somme assegnate per ogni linea o gruppo di linee in ciascuno degli esercizi 1909-910, 1910-911 e 1911-912 possono essere stornate a favore di linee o gruppi di linee contemplate nella tabella stessa, salvo reintegro nell'esercizio immediatamente successivo.

Con la prima legge di provvista dei fondi per gli esercizi successivi al 1911-912 sarà provveduto per il raddoppio di binario da Carmagnola a Ceva ovvero per la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, e per la

costruzione di una seconda linea Savona-S. Giuseppe.

Per le linee direttissime indicate ai commi c) d) e) non sono applicabili le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 92 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate, nè si può tener conto dei relativi abbreviamenti di percorso delle merci.

Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci, di cui al primo comma dell'articolo 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, non sarà neppure tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da nuove linee concesse all'industria privata dopo la promulgazione della presente legge, salvi eventuali accordi sugli istradamenti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi comunica che a quest'articolo 1° si dovrebbero fare una correzione ed una aggiunta.

Nel terz'ultimo capoverso deve dirsi: da « Bra a Ceva » invece che da « Carmagnola a Ceva », e poi si devono aggiungere in fine dell'articolo stesso le parole: « È soppresso il primo comma dell'articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 ».

Ora prego la Camera di fare attenzione, perchè la discussione proceda regolarmente su questo primo articolo, sul quale sono iscritti trenta oratori. (*Commenti*). Non si spaventi la Camera (*Si ride*).

Di questi, quattro hanno presentato aggiunte ed emendamenti, e li hanno già svolti. Altri due hanno egualmente presentato aggiunte ed emendamenti che però non svolsero, e quindi hanno diritto di parlare. Degli altri ventiquattro, undici sono iscritti bensì, ma io ho apposto accanto ai loro nomi un punto interrogativo, perchè sentirò da essi, avendo parlato nella discussione generale, se siano iscritti qui tanto per avere il diritto di insistere nelle loro osservazioni; ed è probabile che sia così. Gli altri tredici invece sono realmente iscritti esclusivamente sull'articolo primo.

Quindi, seguendo l'ordine delle iscrizioni, procederò così, se la Camera lo crede: prima chiamerò gli iscritti sull'articolo, tanto quelli che parlarono, quanto quelli che non parlarono nella discussione generale; poi chiamerò coloro che sono iscritti per aggiunte o emendamenti, che non svolsero. E dopo le dichiarazioni del ministro interrogherò i proponenti. (*Benissimo!*)

Ora primo iscritto è l'onorevole Wollemborg, il quale ha già svolto il suo emendamento. L'onorevole Artom egualmente.

Terzo viene l'onorevole Cantarano, il quale ha presentato un'aggiunta. Ne do lettura:

Al terzo comma modificare la tabella in questi termini:

		Esercizio
Roma-Napoli:	1910-911 . . .	L. 12,000,000
Id.	1911-912 . . .	» 15,000,000

L'onorevole Cantarano ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

CANTARANO. Ricordo che il ministro, parlando molto presto nella discussione generale, forse per tagliar corto ad ogni speranza di modificazione a questo disegno di legge, disse che esso doveva rimanere quale è nelle sue disposizioni fondamentali.

Questo aggettivo lascia sperare che qualche richiesta che non turbi l'essenza della legge potrebbe avere speranza di accoglimento. Ed io ho questa speranza per le buone ragioni che dirò, e pel grande effetto morale e materiale che produrrebbe nel paese l'accoglimento della mia richiesta: cioè che la tabella annessa a questo disegno di legge fosse aumentata per la direttissima Roma-Napoli di due milioni nello esercizio 1910-911, e di cinque milioni nello esercizio 1911-912.

La legge che stiamo discutendo per quanto riguarda questa ferrovia non è altro che la integrazione della legge del 1904 per ciò che riguarda il tratto da Amaseno a Formia, quale congiungimento delle linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, con una spesa di trentaquattro milioni stanziandone otto e rinviando il resto a nuovo provvedimento legislativo dopo l'esercizio 1907-1908. E questo provvedimento è l'attuale che fissa il resto dei trentaquattro milioni aumentandoli di soli due per mettere il tratto in costruzione nello stato da poter servire alla direttissima.

Sicché questa legge mette solo il tratto Amaseno-Formia in una condizione giuridica quasi incrollabile, ma lascia il resto della direttissima in condizione legislativa come è stata per 29 anni: condizione legislativa che, com'è rimasta ineseguita per troppo lungo tempo, lo potrebbe ancora, per quel dato principio, esposto ieri dall'onorevole relatore, che le leggi di previsione di spese non sono giuridicamente impegnative.

Ed allora mentre è doveroso rendere omaggio alla buona intenzione del Ministero, per quanto riguarda la Roma-Napoli al di là del tratto Amaseno-Formia, è altrettanto giusto chiedere qualche cosa che assicuri giuridicamente il resto della linea, sicché essa non vada oltre soggetta all'alternarsi dei ministri ed alle fluttuazioni dell'ambiente parlamentare. Ed aggiungo: che metta la direttissima in una condizione tecnica da potere essere completata in poco tempo, quando con qualsiasi maniera si potrà e si dovrà provvedere ai fondi necessari alle tre grandi linee di questo disegno di legge.

E questo giorno verrà presto, perchè lo affrettano l'aumento confortante ed augurale dei nostri traffici, il valore sempre crescente del tempo, l'accorciamento vertiginoso delle distanze nel delirio della velocità, il bisogno di maggiore benessere che la civiltà arreca, e che già rende troppo faticose le cinque ore tra questa Roma universale e Napoli desiderio del mondo. A questo giorno noi dobbiamo prepararci ora, onde poi il granito dei monti non ostacoli la corsa del volere.

Ed è ciò facile, se unitamente alle gallerie del tratto Amaseno-Formia si costruisca quella del Massico tra Formia e Napoli per la quale io vorrei destinati i sette milioni chiesti col mio emendamento. E questi sette milioni per se stessi sono ben poca cosa di fronte alla legge e più di tutto pochi in relazione del grande effetto morale che produrranno nel paese, perchè, spesi al di fuori dell'Amaseno-Formia, credute sinora solo congiungimento di due ferrovie secondarie, saranno la pietra miliare indiscutibile della direttissima, e per di più ne renderanno dopo possibile il completamento in pochissimo tempo, quando si dovrà, tra non molto, provvedere in qualsiasi maniera ai mezzi finanziari per la sollecita costruzione delle tre direttissime che sono la espressione del cresciuto e crescente benessere del nostro paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazzitelli.

MAZZITELLI. Onorevoli colleghi, consentite che nel grave dibattito per la linea Ostiglia-Camposampiero-Treviso, dibattito che malauguratamente è stato anche aspro, io porti la mia parola, certo non di parte, esclusivamente per chiarire le cose, ossia per vedere quale è lo stato presente delle nostre ferrovie in quella regione, quale sarà allorquando saranno compiuti i lavori pre-

veduti dall'attuale disegno di legge. Questo perchè io ho tanta fiducia nel Governo da essere pienamente convinto che, se questa dimostrazione ci sarà, esso provvederà degnamente e completamente; perchè il mio intento, o signori, il nostro, non può essere, in cose di così alto momento, diverso da quello che certamente ha il Governo.

Nella pregevolissima relazione che accompagna il disegno di legge, la Commissione ha dichiarato che i vantaggi economici della linea della quale si discorre sono bensì notevoli, ma non tali da giustificare per se stessi la richiesta della sua costruzione. Nulla di più naturale dal momento che la Commissione ritenne esorbitasse dal suo compito l'esame dei vantaggi di altra natura, non economici locali, quelli cioè derivanti dalla difesa dello Stato.

Se non che la Commissione, malgrado tale proponimento, nel suo alto patriottismo non volle nè seppa disinteressarsi completamente da tali interessi, e volle in proposito sentire il Governo. Ne ebbe « spiegazioni ed assicurazioni tranquillanti », come dice la Commissione; quindi si acquetò.

Nulla perciò è a dire della Commissione: naturalissimo cioè che la Commissione non abbia voluto inserire questa linea nell'attuale disegno di legge.

L'onorevole ministro, a sua volta, ha dichiarato che fu l'accordo con l'autorità militare che ha portato l'esclusione della linea; altrimenti sarebbe stata compresa. Dunque, è per l'autorità militare che tale linea non è inclusa.

Senonchè io credo che qui sia un equivoco. L'autorità militare, ha proprio dato spiegazioni ed assicurazioni tranquillanti? oppure, come da anni si va facendo, ha dovuto rassegnarsi a quel tanto che per ragioni finanziarie era possibile ottenere?

Esaminiamola noi stessi la questione: e qui dichiaro che io lo farò basandomi esclusivamente su quanto può apparire da un orario ferroviario qualunque; da una carta qualunque di quelle annesse all'orario ferroviario. Quindi, non è da aspettarsi nessuna rivelazione speciale.

Quale è lo stato presente delle cose? Ecco qui: il nostro alleato al di là della frontiera orientale, giunge al confine con cinque binari; due fanno capo a Cervignano, uno a Cormons, due a Tarvis. Noi parrebbe che giungessimo al confine con cinque teste di binari; e cioè: una a San Giorgio di Nogaro, una a Palmanova, una verso Cormons,

una a Cividale, l'altra a Pontebba: ma queste quattro ultime emanano da un solo tronco: Casarza-Udine. Quindi, non sono cinque i binari: realmente sono due.

Noi giungiamo al confine dal Tagliamento con due soli binari: uno passa per Latisana, l'altro passa per Casarza. Inferiorità quindi nel rapporto di due a cinque.

Veniamo al di qua del Tagliamento. Si mantiene lo stesso rapporto: due soli binari; quello Conegliano-Casarza e l'altro San Donà-Portogruaro, e questo fino al Piave.

Fra il Piave e il Brenta, le cose migliorano alquanto. Abbiamo tre binari, che fanno capo: uno a San Donà, uno al Ponte di Piave, uno al Ponte Priula. Ripeto, è la carta che parla. Quindi siamo ancora assai lontani dai cinque binari dei quali avevamo parlato.

Passiamo al di qua del Brenta: fra il Brenta e l'Adige abbiamo quattro binari: cioè due della grande linea Verona-Vicenza e due che fanno capo a Padova, l'uno da Rovigo, l'altro da Legnago. Bisogna giungere sulla destra dell'Adige, cioè a non meno di 200 chilometri dalla frontiera, per trovare cinque binari, quanti il nostro alleato al di là della frontiera ne ha fino alla frontiera stessa.

E di questi cinque binari, poichè parliamo dell'Adige, ne va sottratto uno, perchè allora non si dovrebbe più tener conto solamente dei cinque binari che l'alleato ha verso la frontiera orientale, ma si dovrebbe tener conto anche del sesto che scende per Val d'Adige dal Tirolo: quindi uno dei cinque deve sottrarsi a compenso di quello; epperò restano quattro binari. Sicchè a 200 chilometri dalla frontiera noi non abbiamo nemmeno la parità in confronto a quello che si ha dall'altra parte fino alla frontiera stessa.

Questo deplorabile stato di cose è l'indice, o signori, dell'abbandono in cui è stato tenuto fino ad ora il nostro assetto militare.

Fortunatamente le cose vanno a cambiare notevolissimamente, e dobbiamo esserne sommamente grati al Governo, che precisamente con questo disegno di legge, viene a cambiarle; ed io per mio conto vivamente lo ringrazio. Vorrei poter avere l'autorità di parlare a nome dell'Esercito per ringraziarlo a nome suo: non l'ho, lo ringrazio a nome mio.

Vediamo infatti come saranno le cose,

quando sarà compiuto ciò che si è progettato.

Alla frontiera, non più due, avremo tre binari, sicchè la differenza di inferiorità sarà da tre a cinque.

In qua del Tagliamento ne avremo cinque, precisamente quanti ve ne sono al di là della frontiera, e questo continua fino al Piave. È inutile precisare, perchè risulta dal disegno di legge, ed io non voglio far perder tempo ..

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non risulta affatto, nè dal disegno di legge, nè dalla relazione.

MAZZITELLI. No, risulta; e sono cose note.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ha inteso dire nei corridoi della Camera. È una cosa diversa.

MAZZITELLI. Tanto peggio, se i miglioramenti che credevo vi fossero realmente, secondo ella dice non sussistono; questo varrà come mia argomentazione per maggiori bisogni anche dal Tagliamento al Piave.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono costretto a ripetere a lei quello che dissi all'onorevole Wollemborg: che cioè lor signori non possono conoscere quali sono le intese passate tra il Ministero dei lavori pubblici e lo stato maggiore; e quindi ragionano intorno a cose che non conoscono.

CALISSANO, *relatore*. E che non debbono conoscere.

MAZZITELLI. Se io avessi appreso queste notizie da fonte segreta, avrei il dovere di tacerle e le tacerei qui, ma le ho apprese dal disegno di legge, dalla discussione, dai giornali...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Stiamo freschi allora!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo dichiarare assolutamente inesatte ed incomplete le notizie, che si sono stampate dai giornali. La prego quindi di non dedurre conclusioni da notizie inesatte ed incomplete.

MAZZITELLI. Sta bene. Da ciò che dice l'onorevole ministro resta dimostrato che abbiamo...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma no; non li abbiamo!

MAZZITELLI. Peggio se non li abbiamo. Sarebbero allora due soli i binari sino al Tagliamento. Avremo...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ella non sa quello che avremo!...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ella parla di cose, che non conosce e che non può conoscere.

MAZZITELLI. Io parlo delle cose che conosco; e torno a dire che quando avremo fatto quello, che si ha in animo di fare, ci troveremo sempre in condizione di inferiorità, cioè dovremo giungere all'Adige a 200 chilometri dalla frontiera, per avere quella parità di potenza ferroviaria che il nostro alleato ha, di là, fino alla frontiera. E questo è certo! (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli colleghi!

MAZZITELLI. Pare certo che sulla destra dell'Adige avremo cinque binari; vi sarà quindi parità; ma sembra del pari che tramezzo rimarranno quattro binari, ed allora è inutile averne cinque al di qua e cinque al di là. Quindi noi continueremo nelle nostre condizioni di inferiorità.

Se non che, a quanto mi risulta, a questa strozzatura si vorrà provvedere con un ripiego. Esso è malsicuro per difficoltà di servizio, per eventuali accidenti, e per accidenti che in guerra potrebbero essere espressamente procacciati; ed a me non pare che in cose di tanto momento, di tanta importanza per la nostra posizione militare, si possa affidarci a un ripiego.

E qui voglio ancora notare che ho paragonato quel che da noi avviene al Tagliamento, al Piave, all'Adige, cioè, a cinquanta, a cento, duecento chilometri dalla frontiera, a quello che la nostra alleata ha dal suo lato presso alla frontiera.

Se io mi porto ad una sessantina di chilometri al di là della frontiera, non trovo più cinque binari, ma sette linee ben collegate, che vengono quindi a confermare che la nostra inferiorità è notevole.

E con sommo rincrescimento apprendo da quello che dice l'onorevole ministro, che la inferiorità nostra sarà assai più notevole di quello che credevo. Ritenevo che fosse una tenue deficienza, invece apprendo che sarà grande.

Ma si potrebbe obiettare: è sempre necessario per la guerra, avere assolutamente la parità di binari con l'eventuale nemico? Certamente è meglio avere, non solo la parità, ma averne di più, salvo che vi siano condizioni compensatrici. Vediamo: vi sono queste condizioni compensatrici?

L'alleanza? la preziosa, la preziosissima alleanza, preziosa non solamente per noi, ma per tutta l'Europa, perchè da tanti anni

ci dà la pace, e speriamo che ce la dia ancora, ha certo molto valore, ma la nostra alleata, al di là della frontiera, da quaranta anni, giorno per giorno, con una continuità veramente raccomandabile e commendevole, che dovremmo imitare, ogni giorno aumenta le sue fortificazioni. Ha accresciuto le sue vie rotabili, diramanti verso la frontiera; ha accresciuto le linee di collegamento; come abbiamo visto, ha aumentato sempre i suoi binari di accesso alla frontiera ed aumenta la forza dei presidii.

Che cosa vuol dir questo? Vuol dire che la nostra alleata non si fida della preziosa alleanza. Da vecchia potenza militare, vecchia che si sa sempre ringiovanire, sa bene che le alleanze sono preziose, ma bisogna soprattutto fare assegnamento sulla propria forza. (*Bene!*)

E vediamo quale è questa forza. Noi forse abbiamo ricordi che ci deviano un po' dal presente. I ricordi del 1848, del 1859, del 1866. È necessario sapere (e queste sono cose pure dette su pei giornali, e ridette qui) che l'Austria, con quella continuità che le fa grande onore (perchè è onore saper provvedere alla propria integrità, alla propria difesa (*Bene!*) con quella continuità che le fa grande onore, è giunta ad avere un numero di unità permanenti superiori nientemeno a quelle che ha la Francia, e a quelle che ha la Germania, che noi crediamo siano le più grandi potenze militari, e quelle certamente che spendono di più; e lo ha fatto con una parsimonia che veramente dovremmo imitare! (*Bravo!*) E sapete precisamente la relativa forza nostra e la sua? Due cifre: noi abbiamo 346 battaglioni, essa ne ha 679; precisamente il doppio! (*Commenti.*)

Dunque non è dall'alleanza che conviene trarre sicurezza, dico sicurezza assoluta, perchè relativa sì. Nè è la forza rispettiva. Da che altro dunque potremmo trarla? Vediamo: forse ci può dare affidamento la condizione, dirò, strategica della frontiera? Nemmanco per sogno! Il Veneto è una sottile striscia, tra i monti e il mare, lunga duecento chilometri; al fondo di questo corridoio, tutti sapete, non ci sono le sacre Alpi che ci facciano scudo, vi è un'ampia breccia, apertissima. Nè questo è gran male.

Il peggio è che, lungo il fianco di questo corridoio, ci sono fiumi che scendono da monti non nostri, quali il Piave, il Cordevole, il Cismone, la Brenta, l'Astico, il Leogra, l'Adige, i quali cadono sul nostro fianco, per non dire del Chiese, dell'Oglio,

dell'Adda, che ci scendono proprio alle spalle.

Dunque nemmeno da questa condizione strategica di cose possiamo trarre argomento di tranquillità.

L'adunata, il riunire cioè le truppe sparse per il Regno, in quelle regioni da cui si vogliono iniziare le operazioni militari, che per tutti è un momento di crisi, per noi sarà un momento di gravissima crisi, ove più, ove meno, dovunque si voglia farla. Occorre quindi renderla breve quanto possibile.

Da ciò deriva per me la necessità di un altro binario qualunque esso sia (per me è indifferente) benchè mi sembra che si raccomandandi a preferenza quello della Legnago-Treviso, perchè è più centrale, è meno esposto dell'altro di sinistra, più al nord verso la frontiera, e perchè passa tra i Berici e gli Euganei che possono, in eventuale circostanza, costituire un fronte di una certa importanza.

Quindi io non posso non associarmi alla richiesta di un altro binario, e precisamente per la mia qualità ho creduto fosse mio dovere appoggiarla; ripeto che per la fiducia che ho nel Governo, ritengo che, se nel parere, cui finora si è appoggiato vedrà un equivoco, studierà meglio la cosa (questo soltanto io chiedo) e sollecitamente e debitamente provvederà.

E avrei potuto anche non dir questo, poichè con ciò non faccio che confermare quanto l'onorevole ministro ha già dichiarato, che cioè non appena si presenterà l'opportunità e si vedrà la necessità di provvedere, si provvederà.

Ma prego il Governo di sollecitare questo studio per vedere se la necessità che io manifesto esista o meno e, in caso affermativo, provvedere.

Onorevoli colleghi, io non intendo infondere timori, tutt'altro; ma la guerra è un triste giuoco che non sempre è possibile evitare: guai se si fa la guerra alla ventura. Per affrontarla con quella serenità che a sua volta è grande elemento di forza, occorre aver preparati, nei limiti delle proprie facoltà, tutti gli elementi di riuscita.

Tale predisposizione sinora non è stata fatta abbastanza. Spero che sarà meglio fatta per l'avvenire. (*Approvazioni — Commenti.*)

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Desidero di tornare ad esporre con la mag-

giore chiarezza, che per me si possa, quali sono i termini della questione; perchè ho avuto questa fatale disgrazia che più li ho spiegati, e più ne ho visto confondersi la visione dinanzi alla mente di coloro stessi che per i loro studii e per la loro professione dovrebbero più facilmente comprenderli. (*Bene! — Commenti*).

Onorevole Mazzitelli, come si sono passate le cose? Io qui faccio della storia. Lo stato maggiore deve naturalmente determinare gli obbiettivi della mobilitazione delle truppe e quindi gli scopi, che l'Amministrazione ferroviaria deve, al momento opportuno, mettere l'autorità militare in grado di conseguire.

Ora, determinati dall'autorità militare quegli obbiettivi, è ben ragionevole che, da parte dei competenti in materia ferroviaria, sia studiato quali siano i mezzi, perchè gli scopi siano raggiunti nel migliore e più sicuro modo. Nè mi pare possa cader dubbio che in proposito sia maggiore la competenza dei ferrovieri, che non dei militari, perchè i primi possono, ben più da vicino, conoscere la potenzialità delle linee e degli impianti commessi alle loro cure quotidiane.

Tanto è questo vero, che all'estero avvenne che qualche stato maggiore dimenticasse di fare richiesta, perchè fosse provveduto a cose, le quali erano essenziali necessità agli scopi della mobilitazione, come, ad esempio, i depositi di carbone, la identità del tipo per gran numero di locomotive; Infatti, in caso di mobilitazione, non si potrebbe far viaggiare una locomotiva da un capo all'altro d'Italia, per farla riparare, ma conviene che le locomotive, adoperate per quel servizio, abbiano lo stesso tipo, e per tal modo siano identici i pezzi di ricambio.

Ora, determinati dai ferrovieri quali erano i mezzi più acconci per raggiungere gli obbiettivi fissati dallo stato maggiore, il programma dei relativi provvedimenti fu sottoposto allo stato maggiore, affinchè riscontrasse se vi fosse perfetta conformità tra i fini che esso aveva determinato ed i mezzi che erano proposti.

Ed alle finali conferenze assistettero i ministri della guerra e dei lavori pubblici, uomini che non saprebbero adattarsi a lasciar compromettere le necessità della difesa del paese da meri riguardi finanziari.

Ed infatti niuna limitazione di spesa era stata a priori imposta allo stato maggiore

rispetto all'assetto ferroviario nei riguardi militari.

Il capo dello stato maggiore riconobbe che vi era corrispondenza effettiva tra gli obbiettivi presenti della mobilitazione e i mezzi e le vie di trasporto proposti dai ferrovieri.

Qui, onorevole Mazzitelli, sarei tratto ad entrare in una disputa che eccederebbe, se non la sua, certamente la mia competenza tecnica ferroviaria, perchè dovrei, per esempio, dimostrare come all'ideale di parecchie linee ad un solo binario sia da preferirsi l'aumento di potenzialità delle linee esistenti, come i due, i tre e persino i quattro binari di una linea siano preferibili a due, a tre, a quattro linee indipendenti.

Perchè, onorevole Mazzitelli, ella, che di queste cose certo più di me s'intende, sa che la potenzialità ferroviaria di una linea ad un solo binario giunge da venti a trenta treni al giorno, mentre quello di una linea a due binari va da novanta a centoventi treni, secondo che sia più o meno rapida la marcia dei treni che si susseguono, sa che è notevolissima la potenzialità di una linea a tre binari e quasi indefinita quella di una linea a quattro binari. (*Commenti*).

Questo è ammesso dalle amministrazioni ferroviarie estere, dimostrato in opere tecniche che ognuno può consultare ed è ciò che credono e fanno anche i nostri ferrovieri. (*Commenti*).

D'altro canto sarebbe grande il guaio di avere linee anemiche, linee sfornite di tutti quei mezzi che sono necessari per essere sicuri della loro potenzialità nel momento di valersene per la mobilitazione; infatti non bastano i binari, ma occorrono i depositi di carbone, occorrono i rifornitori di acqua, occorrono le officine ed il personale per le riparazioni.

Ed è pur necessario avere, per tutte le linee che devono servire alla mobilitazione, un personale direttivo di primissimo ordine, che non si può creare da un momento all'altro, e che nella nostra rete non è sovrabbondante. (*Commenti*).

Invero, se quando talune linee debbono offrire la massima potenzialità ne commettessimo il servizio ad un personale incapace, anzichè un valido strumento per la mobilitazione, esse ne determinerebbero il disastroso insuccesso. (*Approvazioni — Commenti*).

Ora a tutte queste necessità si è prov-

veduto con carità di patria. Noi potremo errare nei modi, ma non possono essere messe in dubbio nè la sincerità degli intenti, nè la fermezza con cui proseguiremo gli scopi dimostrati necessari per la difesa del paese. (*Bravo! — Commenti*).

E proseguiamo con l'esposizione storica. Dunque ella, onorevole Mazzitelli, ha appreso dai giornali quali sono i provvedimenti suaccennati.

Permetta a me, che sono alla Camera da più di 17 anni, di ritenere che i deputati fanno bene a leggere i giornali, ma che anche altrove bisogna attingere notizie per fare affermazioni in argomenti così gravi. Ora se ella avesse studiato seriamente il disegno di legge... (*Oh! oh!*)

MAZZITELLI. Quanto al mio dovere, onorevole ministro, nessuno me lo insegna! (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non pretendo di nulla insegnarle, ma però, onorevole Mazzitelli, se ella avrà la bontà di ascoltarmi per due minuti soltanto, si convincerà, che se avesse letto più attentamente (mi permetterà questa frase) il disegno di legge, non sarebbe venuto alle conclusioni, cui è venuto.

Ella ha asserito (e me ne è testimone la Camera e il resoconto stenografico) che per effetto di questo disegno di legge si procederà a duplicazioni e triplicazioni di binari. Questa la precisa affermazione da lei fatta.

MAZZITELLI. Non ho nominato le triplicazioni. Avrei potuto farlo, volevo farlo, ma siccome ella...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Insomma lei ha ammesso che per effetto di questo disegno di legge si procede a duplicazione di binari. Questo sì? Va bene. Ora, onorevole Mazzitelli, questo disegno di legge (lo dichiaro nel modo più categorico) non provvede ad alcuno dei lavori occorrenti a completare la rete, a metterla in condizioni normali come sono appunto il raddoppio e la triplicazione di binari, ma provvede esclusivamente e semplicemente alla costruzione di nuove linee ferroviarie.

Onorevole Mazzitelli, se ella avesse consultate le leggi del 1905 e del 1906, avrebbe appreso come esse per l'appunto abbiano dato all'amministrazione ferroviaria i mezzi finanziari all'uopo necessari; come, cioè, il Parlamento abbia autorizzata una prima serie di spese per 910 milioni, ed abbia imposto al Governo l'obbligo di presentare entro il 1909 un disegno di legge per un se-

condo programma di spese, che fin da allora si prevedeva dover eccedere i 400 o 500 milioni. Ora i lavori di raddoppiamento, di triplicamento di binari, di nuovi ponti che possono occorrere su linee esistenti, di ampliamento di stazioni, tutti codesti lavori hanno per l'appunto da essere eseguiti coi fondi autorizzati da quelle leggi e non coi fondi domandati col presente disegno di legge. Ed infatti, quando il Consiglio dei ministri ha creduto di decidere, in base agli accordi presi fra lo stato maggiore e le autorità ferroviarie, quali lavori si dovessero eseguire per dare alle linee esistenti la potenzialità occorrente agli scopi militari, ha ordinato che la spesa fosse imputata sui fondi della legge del 1906.

Ed il Consiglio prese tale deliberazione, senza preoccuparsi se quella legge avesse avuto di mira il completamento delle ferrovie nei riguardi del traffico ordinario, anzichè anche ai fini della difesa militare. Ma questa responsabilità credette di poter assumere, sicuro che nessun Parlamento gli avrebbe imputato a colpa una interpretazione estensiva della legge giustificata da quella suprema necessità.

Onorevole Mazzitelli, io lo interrompi nel progresso del suo discorso, non certamente per impedire che ella esponesse alla Camera le sue idee (le chiedo anzi perdono di averlo interrotto); ma fui mosso alla interruzione dalla stessa ragione che mi aveva indotto (senza volere essere scortese verso di lui) ad interrompere giorni fa l'onorevole Wollemborg: fui mosso, cioè, dallo scopo di impedire che nel paese si diffondessero notizie assolutamente inesatte intorno ai propositi del Governo ed intorno ai mezzi che dal Governo sono stati adottati per l'altissimo scopo.

WOLLEMBORG. Si confuta, non s'interrompe.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non posso ammettere (non per me, onorevole Wollemborg; importa poco la mia persona in tutto questo) che si diffonda nel paese la notizia che provvedimenti adottati per mettere le reti ferroviarie del Regno in grado di bastare agli scopi della difesa del paese, siano quelli che l'onorevole Mazzitelli e l'onorevole Wollemborg hanno appresi dai giornali.

Io dissi e confermo che i provvedimenti a cui accennava ierlaltro l'onorevole Wollemborg ed oggi ha accennato l'onorevole Mazzitelli, non sono affatto provvedimenti

che sono stati ritenuti necessari per intensificare la potenzialità delle reti esistenti, e non vi corrispondono, nè per quantità, nè per qualità.

Dunque il ragionamento dell'onorevole Mazzitelli è fallace per la base inesatta sulla quale si fondava. E l'onorevole Mazzitelli è venuto poi ad una conclusione che egli si rallegrerà che sia fallace. Egli infatti soggiunse: ma se non sono vere le notizie mie circa i lavori di intensificazione della rete esistente, ciò vuol dire che ancora peggiori sono le condizioni della difesa nazionale; io sperava che almeno si farebbero quelle duplicazioni o triplicazioni di binari, di cui i giornali hanno parlato.

Ma, onorevole Mazzitelli, non ho detto che non si faranno le duplicazioni o le triplicazioni, di cui i giornali hanno parlato; ho detto che i provvedimenti, di cui i giornali hanno parlato, non sono nè tutti nè precisamente quelli che sono stati ritenuti necessari e quindi ella altamente si rallegrerà delle rettifiche che io faccio. (*Interruzioni*).

Onorevole Mazzitelli, ella ha detto che per la sua qualità di generale aveva il dovere di portare la sua parola sulla questione che si dibatte. Non ho nulla da obiettare contro l'interpretazione dei suoi doveri, interpretazione che naturalmente ella è in diritto di fare come crede, ma io vorrei pregarla, che quando ella (che ha certo una alta competenza derivante da profondi ed antichi studi) ritenga di poter dare precisi suggerimenti in ordine alla difesa militare voglia preferibilmente conferirne col capo di stato maggiore. (*Vive interruzioni e proteste — Commenti — Si ride*).

C'è poco da ridere: di cose così serie si può ben discutere serenamente; e parecchi colleghi che ridono potrebbero leggere gravissime discussioni che sono state fatte in proposito e quando le avranno lette, forse troveranno minor ragione di ridere. (*Interruzioni*).

Onorevoli colleghi, io credo che il discutere in modo particolareggiato sugli obiettivi della mobilitazione, sulla potenzialità delle nostre linee nei riguardi dei trasporti militari esorbiti da quella che è la naturale competenza di un Parlamento... (*Denegazioni — Proteste*).

NEGRI DE SALVI. Dopo nove anni che non avete fatto niente si ha ben diritto di portare la questione alla Camera...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ma, onorevole Negri, mi pare che ella non abbia ben compreso le mie parole.

NEGRI DE SALVI. Ella parla sempre di corpi tecnici ed io le dico che i corpi tecnici si sono già pronunciati da nove anni.

PRESIDENTE. Onorevole Negri, la prego di fare silenzio, altrimenti sarò costretto a richiamarla all'ordine.

Del resto è inutile limitare competenze, che qui sono per ciascuno limitate soltanto dal regolamento e dal personale criterio. (*Bene! — Commenti*).

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Io non metto in dubbio e sono il primo ad ammettere la competenza del Parlamento ed il diritto suo del più intenso interessamento per le questioni militari; credo di poter affermare che le decisioni sui mezzi e sugli obiettivi della mobilitazione, checchè si dica, non debbono essere prese se non dalle autorità tecnicamente competenti.

Se il Parlamento imprendesse a discutere, esso, a discussione fatta, finirebbe col proclamare la propria incompetenza in proposito.

Del resto non siamo il solo Parlamento, che funzioni al mondo; esistono altri Parlamenti più antichi del nostro e la loro storia mostra entro quali limiti abbiano contenuta la loro competenza, limiti non scritti in nessun Statuto, nè in nessuna Costituzione, ma da tutti necessariamente rispettati (*Approvazioni*).

E detto questo e stabilito (perchè questo era il mio unico scopo) quali sieno i termini della questione, mi è grato di tornare a ripetere quello che dissi poco fa, per pregare l'onorevole Luzzatti di considerare superfluo il suo ordine del giorno. Io dissi che il suo ordine del giorno non richiede al Governo di fare se non ciò che il Governo già riconosce essere suo imprescindibile dovere.

LUZZATTI. E che io ho riconosciuto che fa.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. ... apprestare, cioè, alacremente tutti quei mezzi ferroviari di trasporto, che siano ritenuti necessari agli scopi della difesa militare del paese; ed essere pronto ad apprestarne di maggiori, allorchando di maggiori-avesse da essere dimostrata la necessità.

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

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Chimienti; ma non essendo egli presente, si intende che rinunzi a parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Re-

baudengo. Ma mi pare che egli debba essere già soddisfatto della piccola aggiunta. (*ilarità*).

REBAUDENGO. Ho chiesto di parlare dovendo compiere uno spiacevole ufficio, quello di rendermi qui interprete del sentimento di penosa sorpresa provato dalle popolazioni da cui traggio il mandato, quando appresero che il Governo, con abbandono o almeno con modificazione sostanziale di parte cospicua del suo programma ferroviario riguardante il Piemonte, desisteva dal riconoscere la necessità dell'immediata deliberazione della costruzione del doppio binario di corsa fra Carmagnola e Ceva, necessità affermata qui dall'onorevole ministro nel suo discorso magistrale del 12 marzo scorso, da lui riaffermata nella relazione che precede il presente disegno di legge e consacrata nella primitiva dizione del progetto stesso. (*Conversazioni animate*).

PRESIDENTE. Onorevole Rebaudengo, tenga conto delle condizioni della Camera. Mi pare che avesse detto d'esser contento di quello che il Governo aveva fatto.

REBAUDENGO. Quelle popolazioni, che dall'esecuzione del promesso raddoppio di binario si troverebbero grandemente avvantaggiate, erano in diritto di ritenere che il progetto governativo fosse accuratamente studiato in ogni sua parte e non potesse quindi subire modificazioni nella parte, che loro interessava, prima ancora di essere esposto al fuoco della discussione parlamentare.

Sotto la triste impressione della patita delusione si tenne un grande comizio a Bra, e là dopo vivissima discussione venne votato un vibrato ordine del giorno invocante la sollecita integrale attuazione dei vari miglioramenti sulla linea Torino-Savona dal Governo promessi nella sua prima risoluzione proposta ai nostri suffragi.

Quest'ordine del giorno, che mi affrettai comunicare all'onorevole ministro, appena ne ebbi l'incarico, palesasi pienamente giustificato dai precedenti e suona pure conforme alla logica delle cose, che consiglia l'aumento della potenzialità sino al totale sfruttamento delle linee esistenti prima di procedere alla costruzione di linee nuove ad esse concorrenti. Ciò non pertanto astrarrò da esse nella mia condotta parlamentare.

Per quanto possa per ora apparire offuscato l'avvenire radioso di lavoro e di prosperità che per effetto del raddoppio di binario si apriva davanti alla mia città di Brà, chiamata dalla sua posizione geografica e dal

valore dei suoi figli a divenire un centro ferroviario di primo ordine, nel mio amore per la pubblica cosa, do lode al Governo, poichè un dubbio gli venne circa il modo più acconcio di migliorare le attuali comunicazioni di Torino con Savona, di averlo sinceramente manifestato e di averlo prospettato nella risoluzione con cui si riserva la facoltà di istituire studi comparativi e di scegliere entro tre anni tra il raddoppio del binario Carmagnola-Ceva e la nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

Ed io, pur acconciandomi alla nuova formola governativa, non credo di tradire per ciò i miei doveri verso l'operosa cittadinanza braidese, nel cui cuore pulsa forte il sentimento patriottico, che ha vigile cura de' propri interessi ma sa postergarli all'interesse nazionale e che accolse con compiacimento e plauso la promessa del doppio binario Trofarello-Ceva, non tanto perchè ne avrebbe giovamento il servizio ferroviario locale, quanto perchè era ed è convinta ch'esso sia richiesto dalla esigenza di una comoda e rapida comunicazione di Torino con Savona.

Ma se mi sottometto alla nuova formola governativa, ciò non implica certo ch'io condivida i dubbi, da cui fu mosso il Governo nel concretarla.

Io non contesto punto che il raddoppio di binario Brà-Ceva sia difficile e costoso, ma ritengo che le difficoltà state ad arte gonfiate, non solo siano tecnicamente superabili ma non siano eccessive, e ritengo che il costo - che studi di competenti farebbero credere inferiore a quello previsto dal Governo - sia moderato, tanto più tenendo conto dei vantaggi che la spesa apporterebbe.

Non contesto neppure che la linea Brà-Savona presenti condizioni planimetriche e altimetriche alquanto sfavorevoli, che accusi errori gravi di costruzione. Ma dall'ammettere onestamente ciò, soggiungendo che in seguito alle riparazioni di questi ultimi tempi essa è assestata e consolidata al dipingerla come si è fatto fuori di qui e anche qui come una linea a montagne russe, esposta a frane e a cedimenti continui, ci corre un bel tratto, il tratto che corre dalla verità ad un'immaginosa esagerazione. Inoltre le sue caratteristiche men buone si riscontrano nel tronco oltre Ceva, tronco che non si sfugge punto colla nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva, che interessi puramente locali, ch'ebbero per altro il merito di as-

sumere parvenza e valore di interessi regionali, vorrebbero sostituito al raddoppio di binario Brà-Ceva.

Ritengo per contro che questa nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva ad un solo binario richiedente tre lunghi e alti viadotti nel suo primo tratto Fossano-Mondovì e ben cinque gallerie con uno sviluppo di oltre dodici chilometri in terreno franoso, nel secondo tratto Mondovì-Ceva, opponga difficoltà tecniche non minori per certo, se non maggiori del raddoppio di binario, conseguentemente importi una spesa di costruzione non minore, una spesa di esercizio indubbiamente superiore, senza punto rivaleggiare col doppio binario nè quanto a regolarità di servizio nè quanto a potenzialità.

Ma discorrere di tutto ciò *non est hic locus*, poichè accetto la nuova formola governativa, tanto più dopo la notizia lieta dataci dall'onorevole presidente della sostituzione della parola Brà alla parola Carmagnola.

Per altro la mia accettazione è accompagnata da qualche riserva, è subordinata cioè al ricevere qualche schiarimento rassicuratore.

Colla prima legge di provvista dei fondi per gli esercizi successivi al 1911-912 si è provveduto pel raddoppio di binario Carmagnola-Ceva o per la costruzione della nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva. Sta bene.

Non dubito che da un confronto fatto con serietà, ponderazione, equanimità, risulterà preferibile il raddoppio: che se, contrariamente alle mie previsioni, sarà dimostrato che meglio convenga nell'interesse generale la nuova linea, e allora ben venga questa nuova linea, che appagherà i desideri di una parte della mia provincia. Ma l'esame comparativo sia affidato a persone competenti, severe ed imparziali, superiori ad ogni sospetto di nutrire prevenzioni o di subire pressioni, e in ogni caso l'ultima parola sia riservata al Parlamento.

Inoltre, siccome in questi ultimi tempi, quando si cominciò a credere che il Governo fosse disposto a cedere sulla sua primitiva proposta del doppio binario, si pose avanti senza avere agio di maturarsi, la proposta di una variante alla Bra-Savona per Monchiero-Saliceto, la quale con qualche difetto — e quale linea può affermarsene immune? — ha, come ben dimostrò l'onorevole Curreno, il pregio di abbreviare

di 15 chilometri il percorso da Torino a Savona e di evitare non solo i punti più scabrosi della Bra-Ceva, ma ancora e specialmente la strozzatura di Ceva e il saliscendi del Belbo, parmi — per quanto l'onorevole ministro non abbia creduto di fare buon viso all'ordine del giorno Curreno, cui apposi la mia firma — non possa essere precluso a che, durante questo triennio di studi, si dimostrino al Governo i meriti di questa variante e per essa all'evenienza si determini la preferenza del Governo stesso, non portando ciò al postutto verun pregiudizio, essendo anzi conforme alle esigenze del pubblico interesse, a quelle esigenze cioè, cui, seguendo il consiglio dell'onorevole Giolitti, l'onorevole Bertolini, giusta dichiarazione sua, si è esclusivamente informato nella preparazione del suo programma ferroviario.

Si costruisca poi fra tre anni il doppio binario fra Bra e Ceva o la nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva o il raccordo Monchiero-Saliceto, ciò che non si può pretermettere sin d'ora è il prolungamento del raddoppio di binario già deliberato tra Trofarello e Carmagnola fino a Bra. La è questa un'opera, utile oggi per il felice incremento del movimento ferroviario, indispensabile domani per l'aggravamento di servizio cui dovrà prestarsi il tronco Bra-Carmagnola in seguito al raccordo S. Stefano-Ponti contemplato nel presente disegno di legge, essendo indubbio che la maggior parte del traffico passando per questo raccordo sarà istradato sulla linea Alba Bra.

Essa è un'opera per giunta, di rapida, facile, poco costosa esecuzione, svolgendosi in terreno pianeggiante, richiedendo nessuna galleria e un solo ponte di qualche importanza, per cui può presumersi, trattandosi di 20 chilometri, di una spesa al più di un milione di lire, in ragione di lire 50 mila per chilometro. Essa è quindi una opera, che avendo in sè la sua ragione di essere, deve tosto costruirsi, se non si vogliono esporre fra breve a disagi ed a perdite i commerci e le industrie della mia regione.

Ciò fu autorevolmente riconosciuto dalla Commissione, la quale intendeva formulare un emendamento in tal senso, e solo se ne astenne perchè le fu risposto, evidentemente dal Governo, ch'esso non era necessario, « perchè anche il prolungamento del doppio binario da Carmagnola a Bra sarà sollecitamente attuato, e che alla spesa relativa, ridotta in queste proporzioni, non occorre

dare ora previsioni e stanziamenti, perchè vi si provvederà colle ordinarie dotazioni di esercizio ».

Così si legge nella relazione Calissano, che meritamente fu da quanti ne parlarono lodata per chiarezza, precisione, obbiettività, che fa onore ad un tempo a chi la scrisse e al Parlamento per cui fu dettata.

Di fronte a ciò ho creduto doveroso di astenermi ancora io dal proporre un emendamento che mi sgorgava spontaneo dal cervello per limitarmi a pregare l'onorevole ministro di ripetere qui l'esplicita dichiarazione fatta in seno alla Commissione in merito al doppio binario Carmagnola-Bra.

Il che più non occorre in seguito alla modificazione della parte dell'articolo in discussione, per cui la riserva circa la costruzione o non del doppio binario rimane limitata alla tratta Bra-Ceva; ed a me basta solo avere l'assicurazione che dei 910 milioni stati posti dal Parlamento a libera disposizione dell'Amministrazione ferroviaria si trova senza impegno il milione da destinarsi alla pronta attuazione di quest'opera necessaria e urgente.

Con questi affidamenti, che spero mi verranno dall'onorevole ministro, prendendo atto delle dichiarazioni ministeriali che il Governo seguirà con occhio vigile, passo a passo, lo sviluppo mirabile del porto di Savona, che è ormai diventato il terzo porto d'Italia, per dotare il Piemonte della invocata direttissima prima che la temuta congestione del traffico si verifichi, augurando che allora...

PRESIDENTE. Onorevole Rebaudengo, non rientri nella discussione generale. Stia nell'articolo!...

REBAUDENGO.—Ma io parlo sull'articolo.

PRESIDENTE. Niente affatto, ella torna a parlare delle linee di cui hanno già parlato altri nella discussione generale.

REBAUDENGO. Con l'augurio che allora il tracciato preferito sarà quello per Canale e Alba attraversante paesi ricchi di energie e non solcati da ferrovie, darò il mio voto favorevole al presente disegno di legge, progetto largo, organico e meditato, che fa onore al ministro che lo ha preparato e al Gabinetto che l'ha presentato e che deve essere accolto con simpatia dal paese, perchè se non ne sodisferà tutti i desideri ne aiuterà l'espansione economica offren-

dogli efficaci strumenti di progresso nella via del benessere e della civiltà!

PRESIDENTE. L'onorevole Teofilo Rossi non è presente.

L'onorevole Astengo ha già svolto la sua aggiunta.

L'onorevole Scorciarini ha già parlato nella discussione generale.

L'onorevole Ciappi non è presente.

Onorevole Leali?...

LEALI. Io mi riservo di parlare sull'articolo 2, ma intanto, rilevando qualche parola che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha testè detta rivolgendosi all'onorevole Mazzitelli, vorrei pregare i miei colleghi, che propugnarono questa linea Orbetello-Foligno, siccome questa linea ha certo un carattere militare, di fare un promemoria e rivolgersi allo stato maggiore insieme con me.

PRESIDENTE. L'onorevole Luciani ha già svolto il suo emendamento.

L'onorevole Pascale ha facoltà di parlare.

PASCALE. Mi sono iscritto su questo articolo soltanto per esporre alla Camera le ragioni per le quali l'emendamento proposto dall'onorevole Luciani all'articolo primo non può essere accolto. Ma prima di esporre queste ragioni, mi piacerebbe di sapere se l'onorevole Luciani persiste nell'emendamento che la Commissione ed il ministro hanno dichiarato di non accettare.

PRESIDENTE. Questo l'onorevole Luciani lo dirà dopo. Le discussioni non avvengono fra deputato e deputato! (*Bene!*) Parli alla Camera.

PASCALE. Io per vero non misono rivolto al deputato, ma al Presidente; e poichè ella mi invita a svolgere i motivi che si oppongono all'accoglimento di quell'emendamento lo farò molto brevemente.

Rilevo innanzi tutto che coll'emendamento proposto dall'onorevole Luciani e che svolse ampiamente l'altro ieri dando ragione del suo ordine del giorno, si chiede di sostituire ad una linea ferroviaria disposta per legge, un'altra linea dalla legge esclusa.

Il ministro e la Commissione hanno già dichiarato di non accettarlo e l'onorevole Luciani, invitato dal Presidente a dichiarare se insisteva o no nel suo ordine del giorno, ha detto che lo ritirava, perchè era d'accordo col ministro!...

PRESIDENTE. A suo tempo l'onorevole Luciani dirà quello che pensa. Ella dica le ragioni della proposta sua.

PASCALE. Onorevole Presidente, mi dà facoltà di svolgere queste ragioni, o no?

PRESIDENTE. Ella non ha ben compreso il mio pensiero. Ella ha cominciato col dire che intendeva parlare, se l'onorevole Luciani avesse insistito nella sua proposta; ed io ho detto che questo sistema non posso ammettere, perchè l'onorevole Luciani risponderà quello che crederà, solo quando sarà chiamato a dichiarare se insiste nella sua proposta.

Ella discuta l'articolo come le pare e piace. Poi l'onorevole Luciani dirà se insiste o no nel suo emendamento.

PASCALE. L'emendamento proposto dall'onorevole Luciani come accennai, è inteso ad ottenere la sostituzione della linea ferroviaria da una legge prescritta, con un'altra linea dalla legge esclusa; e ciò non può negarsi da nessuno.

Ora io, prima di tutto, prendo atto della dichiarazione del ministro, e poichè l'onorevole Luciani ha ritirato il suo ordine del giorno perchè concordava col ministro, che espressamente ha dichiarato non potere consentire alla variante proposta dall'onorevole Luciani perchè contraria alla legge, prendo atto delle dichiarazioni eziandio dell'onorevole Luciani, che si trovò nella necessità di contraddire sè stesso.

LUCIANI. Non mi attribuisca ciò che non ho detto.

PASCALE. Non le attribuisco niente. Noto soltanto un fatto.

Dunque la sostituzione della linea non può essere accolta, perchè la legge non lo consente; e non lo consente perchè l'onorevole Luciani chiede che alla linea ferroviaria Matera-Grumo, decretata con l'articolo 60 della legge 31 marzo 1904, sia sostituita la linea Matera-Bari.

Osservò l'onorevole Luciani che l'emendamento da lui proposto possa congruamente esser accolto, perchè la questione (sono sue parole) non fu deliberata, quando la legge fu discussa.

Ora, me lo perdoni, non solamente la questione relativa alla cosiddetta variante Matera-Bari fu deliberata, ma venne profondamente discussa e la Camera dopo averla esaminata la respinse. Difatti dalle discussioni parlamentari risulta che la stessa identica variante che si propone con l'emendamento all'articolo 1, formò oggetto di un articolo aggiuntivo all'articolo 60 proposto dall'onorevole De Tullio nella seduta del 18 febbraio 1904.

Ed allora il ministro proponente la legge, che son lieto di vedere qui vicino, l'onorevole Tedesco, ed il compianto onorevole Torraca relatore della legge, esposero alla Camera le ragioni per le quali quell'articolo aggiuntivo non poteva essere accolto. E quelle ragioni io non ripeterò, perchè l'onorevole Tedesco, occorrendo, potrà a suo tempo più autorevolmente spiegarle.

Dirò solo questo, che l'onorevole ministro proponente la legge sulla Basilicata, fece osservare a chi presentava la variante, che la linea proposta dalla legge, Matera-Altamura-Toritto-Grumo, era la linea che solamente rispondeva agli interessi della Basilicata e specialmente a quelli di esportazione e che qualunque altra variante, quella compresa che era proposta dall'onorevole De Tullio e che, ripeto, era identica perfettamente a quella che oggi si propone dall'onorevole Luciani, non poteva e non doveva essere accolta.

Adunque la questione non è vero che non sia stata deliberata: fu esaminata dalla Camera, e la Camera, invitata ad accogliere l'articolo aggiuntivo, lo respinse.

Ma fu osservato dall'onorevole Luciani che dopo la deliberazione della Camera la stessa questione si propose innanzi al Senato.

Si disse, che l'ufficio centrale del Senato patrocinasse la variante Matera-Bari.

Tutto ciò è inesatto, onorevoli colleghi, assolutamente inesatto, anzi dirò contrario alla verità. L'Ufficio centrale dichiarò la propria incompetenza... (*Movimento del deputato Luciani*) ...e siccome l'onorevole Luciani fa segni di denegazione, mi permetterò allora di dar lettura delle parole testuali della relazione dell'Ufficio centrale.

Riferendosi alle petizioni inviate dai comuni che invocavano le varianti ed a quelle che ad ogni variante si opponevano, si legge in quel documento quanto appresso:

« L'Ufficio centrale non ha competenza, nè dati per alcun giudizio di merito, nè per apprezzamenti comparativi... e quindi sarà il Governo che studierà e farà studiare all'atto della esecuzione affinchè sieno soddisfatte quanto meglio possibile le lunghe aspirazioni delle due provincie finitime ».

Ed il Governo si attenne al consiglio dell'Ufficio centrale. Approvata la legge, sottopose la questione dei diversi tracciati, all'esame del Consiglio Superiore dei lavori pubblici che all'unanimità decise: « che per l'interesse generale e nei riguardi della economia si dovesse preferire il primo tracciato ».

della linea Grumo-Toritto-Altamura-Matera come il più logico, il più razionale e meglio rispondente allo scopo della legge ».

Adunque invano, in sostegno dell'emendamento, si cerca ausilio nella relazione dell'Ufficio centrale del Senato, che dichiarò la propria incompetenza sulle varianti proposte; e l'emendamento proposto deve respingersi perchè osta al suo accoglimento non solo la parola della legge, ma tutti i lavori preparatori della medesima si appalesano allo stesso contrarii.

Ma soggiunse l'onorevole Luciani: E che perciò? Abbiamo una legge che esclude la variante; ma cosa stiamo a fare qui tutti i giorni? facciamo un'altra legge. E sia, ma si provi l'onorevole Luciani anzitutto a far revocare *jure servato* la disposizione dell'articolo 60 della legge 31 marzo 1904, che non può essere certo annullato col suo emendamento all'accoglimento del quale si opporrà sempre ostacolo insormontabile la tassativa disposizione della legge.

Egli è vero, che l'onorevole Luciani osservò l'altro ieri, che si appalesava infantile invocare il testo dell'articolo 60 della legge 31 marzo 1904 per respingere l'emendamento da lui proposto.

Di quel preteso infantile ragionamento devo reclamare un po' la paternità: perchè fui proprio io a dedurlo innanzi alla Commissione parlamentare, che lo accettò e lo fece proprio. Nè mi dolgo nè protesto contro il giudizio espresso sulla mia eccezione dall'onorevole Luciani, perchè sono in buona e lusinghiera compagnia. È noto che la ragione prevalente perchè furono respinte le istanze di coloro, che alla variante Matera-Bari erano interessati fu appunto il testo della legge del 1904, e perciò infantili sarebbero state le decisioni adottate dal ministro Carmine, dal compianto onorevole Gianturco, dallo stesso ministro Bertolini, ed infantili le ragioni esposte ripetutamente dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, e quelle consacrate nella relazione del presente disegno di legge dal valoroso suo relatore onorevole Calissano.

PRESIDENTE. Senta, onorevole relatore, si volga al Presidente; chè così toglierà all'onorevole Pascale la possibilità di aprire dialoghi anche con lei. (*Viva ilarità*).

PASCALE. La legge del 1904 sulla Basilicata, adunque, ripeto ancora una volta, impedisce che possa essere preso in alcuna considerazione l'emendamento proposto.

Ma l'onorevole Luciani osservava l'altro giorno, per avvalorare la sua proposta, badate, egli disse, questa linea è stata chiesta da venti anni dalla provincia di Bari e non la si può ora più negare.

Non mi torna certo gradito smentire anche in ciò l'onorevole Luciani, ma sono costretto a farlo in omaggio alla verità.

Nel settembre del 1893 la Camera di commercio di Bari deliberò far voti al Governo per la costruzione della ferrovia Grumo-Appula-Matera.

Il sindaco di Bari commendator Bottalico dichiarò al Consiglio nella seduta del 22 settembre 1893 « che per ottenere la via più breve fra Bari e Matera si dovesse costruire il tronco Altamura-Grumo ».

Il Consiglio provinciale di Bari nella seduta del 17 maggio 1899 deliberò riunirsi in consorzio con la provincia di Potenza per la costruzione ed esercizio della Grumo-Altamura-Matera. E nella seduta del 15 aprile del 1900 lo stesso Consiglio provinciale, adottando il parere dell'ufficio tecnico, respinse la variante Bari-Bitritto-Sannicandro-Cassano-Altamura, (proprio quello che vien proposto con l'emendamento).

E nella seduta del 3 febbraio 1902 il presidente della Deputazione provinciale informò il Consiglio che « il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva deciso che per l'interesse generale e nei riguardi dell'economia fosse da preferirsi il tracciato per Grumo-Altamura-Matera ».

E finalmente nel 12 maggio 1902 in Matera fu stipulata la costituzione di un consorzio tra le provincie di Bari e di Basilicata per la costruzione ed esercizio della ferrovia Grumo-Altamura-Matera.

Questi sono i precedenti che non potettero restar negletti dal legislatore, e da essi risulta che la Camera di commercio di Bari, il comune di Bari ed il Consiglio provinciale di Bari, ove indubbiamente avevano il loro legittimo rappresentante anche i comuni di Loreto, Sannicandro, Bitritto e Cassano sostennero sempre che la linea più opportuna, la linea più diretta, la linea più conveniente per unire la Basilicata a Bari fosse proprio la linea Matera-Grumo. (*Interruzioni del deputato Luciani*).

Onorevole Luciani, non basta far segni di diniego col dito! (*Vivissima ilarità*).

Se l'onorevole Luciani non ha voluto, non ha potuto esaminare tutti i documenti cui ho accennato, non fu colpa mia, io glieli ho ricordati perchè vada a compulsarli e si

persuaderà che solo l'amore della verità mi spinse a rettificare le sue asserzioni. (*Interruzioni del deputato Luciani — Rumori*).

PRESIDENTE. Non facciamo dialoghi! E lei concluda, onorevole Pascale!

PASCALE. Ed allora consultandoli si condannerà al rimorso di aver detto cosa non vera innanzi alla Camera, quando affermò che da venti anni la provincia di Bari ha sostenuto la variante, che egli sostiene, col suo emendamento.

LUCIANI. Vi sono stati i comizi!

PASCALE. Ma che comizi! I comizi li va a presiedere lei! (*Viva ilarità*). Ma oltre il testo della legge si oppongono all'accoglimento della variante ragioni d'indole politica, economica e tecnica. Vi è una legge, la quale ha consentito una linea ferroviaria ad alcuni comuni: per effetto di una legge questi comuni hanno diritto di godere dei vantaggi conseguiti, e sarebbe politico e patriottico da parte del Governo strappare a quelle popolazioni quei benefici per concederli agli elettori dell'onorevole Luciani non in nome di un interesse generale, non in nome della difesa dello Stato, ma unicamente per far loro cosa gradita? E sarebbe politico e patriottico violare la legge per alimentare disgustose lotte di campanile fra città sorelle?

Ma vi sono anche ragioni d'indole economica e tecniche.

PRESIDENTE. Onorevole Pascale, concluda una buona volta. Se ella fosse stato attento al discorso del ministro ed a quello del relatore, saprebbe già che l'emendamento non è accettato; quindi sono superflue le sue parole!... (*Si ride*).

PASCALE. Esponendo le ragioni per le quali non può meritare accoglimento la proposta variante, intesi compiere un imperioso dovere, che mi veniva imposto dal mio ufficio. Dinanzi alle non dubbie manifestazioni della Camera che si addimostra convinta della nessuna ragionevolezza del proposto emendamento io non insisterò ulteriormente per dimostrare che la proposta variante svolgendosi su di un tracciato più esteso di quello dalla legge prescritto, imporrebbe alla Basilicata un maggiore onere di spese pel trasporto delle merci e dei viaggiatori; mentre torna vano rilevare che quandola variante medesima fosse ammessa, tutta l'economia della legge sulla Basilicata sarebbe completamente turbata. Confido quindi che l'emendamento sarà dalla Camera respinto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

TEDESCO. Viste le condizioni della Camera, rinuncio a parlare; (*Bene!*) mi riserbo di trattare in sede di interpellanza la questione della quale volevo oggi occuparmi, e nutro fiducia che l'onorevole ministro in quel giorno potrà farmi dichiarazioni più soddisfacenti.

PRESIDENTE. Verrebbe ora la volta dell'onorevole Félissent, ma ha già parlato nella discussione generale di questo argomento, e poi non è nemmeno presente.

Viene ora la volta dell'onorevole Micheli, che con altri deputati, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerando che fu già completato dal Genio civile lo studio della ferrovia Modena-Lucca e che per alcuni tronchi si ottenne già l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fa voti perchè, con la somma di cui alla lettera g) dell'articolo 1, si provveda anche alle modificazioni che potesse il Consiglio predetto richiedere per gli ultimi tronchi non ancora presentati al suo voto.

« Micheli, Spallanzani, Artom ».

Veramente è un ordine del giorno, col quale si ritorna un po', mi pare, nella discussione generale, e che tratta di un argomento sul quale l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già dato risposta.

In ogni modo domando se sia appoggiato.

(*E appoggiato*).

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

MICHELI. Benchè io sia nuovo in quest'Aula e la Camera sia stanca, non posso esimermi dal parlare a sostegno di una questione che interessa tanto gravemente la popolazione che rappresento.

Cercherò di condensare più che mi sarà possibile le ragioni per le quali io ed i colleghi Spallanzani ed Artom abbiamo creduto di presentare allo stato attuale della discussione questo speciale ordine del giorno.

Prima di impiegare lo stanziamento delle 500 mila lire, di cui alla lettera g) dell'articolo 1, opportunamente proposto allo scopo di soddisfare tante richieste per studi di nuove linee, in progetti completamente nuovi, sembra a noi sia doveroso provvedere a che sieno completati quelli per i quali lo Stato ha già fatto non lievi sacrifici. Non pochi sono i casi cui si riferisce l'ordine del

giorno nostro, ma sopra uno specialmente io debbo richiamare l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole ministro, quello della Modena-Lucca per le valli di Secchia e del Serchio, il cui progetto, compilato accuratamente e con qualche spesa dallo Stato non deve restare sepolto in archivi polverosi, solo perchè oggi si cerca di dare in sperato vigore ad una nuova corrente, che ebbe ieri suo portavoce qui l'onorevole Cassuto.

L'idea informatrice del progetto cui io alludo non è di ieri.

Il primo studio di una strada ferrata dall'Emilia a Lucca per le valli del Serchio e della Secchia, venne compilato nel 1851 dal padre Giovanni Antonelli, e fu poi modificato dallo stesso nel 1852 per collegarlo con una diramazione verso la Spezia allo scopo di ovviare all'isolamento in cui il porto predetto veniva a rimanere.

Il padre Antonelli presentava così il progetto di due linee da Reggio, per Lucca l'una, l'altra per Spezia, con tronco comune da Reggio a Metra e da Metra per Aulla a Spezia, dava poi luogo all'attivazione di una vera ferrovia da Aulla a Lucca.

Ma la ferrovia proposta dal padre Antonelli, per quanto studiata con la cura e con la dottrina che tanto distinguevano quello scienziato, aveva un difetto capitale.

L'obiettivo delle due linee era Reggio, e per giungere a quella città conveniva attraversare l'Appennino al passo del Cerreto con la galleria di Sassalbo, a circa mille metri sul livello del mare.

Da ciò la necessità di innalzare le due linee alla stazione comune di Metra, assai più di quanto fosse necessario per far comunicare fra loro le due valli del Serchio e dell'Aulella, e di allungare le linee con molte risvolte in terreni difficili, accrescendo così enormemente le spese di costruzione.

La necessità di una diretta comunicazione della valle del Po col Mediterraneo portando al mare nei porti di Livorno e di Spezia, anche i lontani traffici di alcune regioni della Germania e dell'Austria, con la costruzione della Verona-Mantova-Modena, venne a spostare il suo centro precipuo che da Reggio passò a Modena.

Così sorsero a Lucca ed a Modena i Comitati per propugnare lo studio del nuovo valico attraverso l'Appennino. Nè è il caso, qui, di ricordare la lodevole opera loro.

Nel 1871 il Comitato della Società per la ferrovia Modena-Toscana pubblicava la relazione dell'ingegnere Rinaldo Maselli nella quale si presentavano i due progetti, uno per le valli di Secchia-Dolo-Serchio, l'altro per quelle del Panaro, Leo e Lima.

Abbandonata la Secchia pel Dolo, il primo progetto guadagnava l'altezza di Gazzano, e dirigendosi verso l'antica torre dei Moratti, a poca distanza da Civago si metteva sotto la grande galleria del valico a circa 900 metri sul livello del mare.

Questi due progetti non ebbero però buona fortuna, tanto che il Comitato, basandosi sopra una nuova direttiva, commise nel 1872 all'ingegnere Dall'Olio un nuovo studio per le valli del Panaro e della Lima, conservando la traccia del precedente sino a Tana a Termini sotto Popiglio, con nuovo tronco da sboccare nella valle del torrente Pescia, che passando per Pescia terminasse a Lucca.

Questo progetto venne presentato il 29 ottobre 1875 al ministro dei lavori pubblici, ed il Comitato modenese pubblicava un diffuso opuscolo del marchese Carandini tendente a dimostrare la superiorità della Modena-Pescia sulla Parma-Spezia.

Non è il caso qui di accennare alle discussioni assai lunghe accese in Parlamento e fuori, e come la Parma-Spezia riuscisse vincitrice nel dibattito se non per ricordare come non ultima causa fu la discordia fra gli interessati, che in parte sostenevano il tracciato per Pescia ed in parte quello per val di Secchia.

L'esperienza dovrebbe ammaestrare anche oggi i contendenti sulla necessità di riunirsi sopra il tracciato più breve, meno costoso, col valico più basso, che ottenne già tante autorevoli adesioni d'ogni parte, e che oramai ha i progetti suoi quasi completamente ultimati.

* Se dai banchi del Governo a proposito della linea per Val di Panaro si diceva nel 1878 « che tanto meno potrebbe pensarsi ad essa ora che è negli intendimenti del Governo di aprire un nuovo valico attraverso l'Appennino ad oriente di quello della Porretta ed il quale si troverebbe a non molta distanza del valico attuale fra Pistoia e Bologna », cosa non si potrà dire oggi in sede di un disegno di legge che attua finalmente questo antico desiderato della direttissima fra Bologna e Firenze?

Non si dovrebbe ricordare una volta di più che il valico tra Piolo e Serchio è più

basso di parecchie centinaia di metri da quello fra Lima e Panaro, e che se le altitudini dell'Appennino non cambiano non si potrà preferire che il primo?

Nè è il caso di dare, come si è fatto ieri, una prevalenza fra le due linee a quella pel Panaro dal punto di vista strategico. Mi basta citare alcune parole che Antonio Araldi, deputato di Modena, e valentissimo generale, pronunciò al riguardo nella seduta del 9 febbraio 1883:

« Tornando alla linea Modena-Lucca, a me preme notare che dopo il cangiamento del tracciato in Val di Secchia, invece che in quella di Panaro, questa linea possa allacciarsi colla vicina città di Reggio mediante un tronco di raccordamento dalla Veggia allo sbocco di Secchia fino alla stazione di Reggio, così questa linea potrà soddisfare ampiamente agli interessi di due provincie limitrofe e già sorelle sotto una antica dominazione; e potrà risultare una comunicazione diretta fra i due capoluoghi Modena e Reggio con Lucca, che sodisferà tanto il desiderio della Reggio-Lucca quanto quello della Lucca-Modena; annodando così in perfetto accordo gli interessi di queste tre provincie.

« E ciò sarà parimente utile nell'interesse militare in quanto che quei movimenti che avranno per obiettivo la direzione a Stradella, a Piacenza, ed alla frontiera alpina del Piemonte e della Lombardia procederanno alla Veggia nella direzione di Reggio e guadagneranno tempo non poco ».

Il progetto al quale il nostro ordine del giorno si riferisce — e che è accolto da quanti desiderano una rapida definizione della controversia — venne presentato con ampio memoriale il 20 settembre 1882 al ministro Baccarini da una Commissione della quale facevano parte i deputati Fabrizio Nicola e Paolo, Basetti, D'Arco, Mordini e Fano.

Il progetto di massima, deliberato (non da quello di Reggio Emilia), onorevole ministro, ma dal Consiglio provinciale di Modena il 29 agosto 1881 venne compilato, d'accordo con quella Deputazione, dall'ingegnere Giovanni Pacini.

Esso, dopo avere assodato che per andare con una ferrovia da Modena a Lucca, « una sola soluzione di massima può presentare il problema, cioè il passaggio dall'alta Secchia all'alto Serchio, poichè soltanto costeste due valli si avvicinano in condizioni altimetriche tali da rendere possibile il pas-

sare con ferrovie e con andamento razionale dall'una all'altra », a Sassuolo passa subito in sinistra del Secchia per Castellarano e Roteglia e seguendo sempre il corso del torrente, lascia a poca distanza Cerredolo di Toano, il nuovo centro di quella montagna, ove si è sviluppato in breve tempo un mercato floridissimo, incontra a Gatta la strada di Villa Minozzo e quella che biforcandosi prima di Felina va per un lato a Castelnuovo de' Monti e per l'altro a Casina e Carpineti, allacciando così la plaga più popolata e più fertile della montagna reggiana, e per Telada e Cinquecerri, a poca distanza da Ligonchio, capoluogo dell'unico comune che in provincia di Reggio Emilia sia privo di viabilità nel modo più assoluto, passa l'Appennino sotto il valico di Praderena per dirigersi per Sillano a Piazza al Serchio, ove si attende l'altra linea che con tanto intelletto d'amore è stata qui sostenuta dal collega Artom.

Sopra questo progetto di massima il Genio civile di Modena compilò l'intero progetto, i dati del quale sono accennati a pagina 46 della relazione dell'onorevole Calisano.

Aggiungerò io alcune cose alle quali egli non accenna, e cioè che il Consiglio superiore dei lavori pubblici nella sua adunanza del 19 aprile 1884 emise il voto:

1° che sotto alcune condizioni e riserve indicate in detto voto potesse ammettersi il tracciamento generale risultante dagli studi di massima di quel progetto per le valli del Serchio e del Secchia;

2° che non fosse il caso di fare eseguire altri studi della stessa ferrovia per la valle del Panaro.

Successivamente il predetto Consiglio in adunanza del 27 maggio 1886 esaminò i progetti dei tre primi tronchi e cioè: Modena-Formigine, Formigine-Pontenuoro, Pontenuoro-Roteglia, per i quali suggerì alcune modificazioni.

In adunanza dell'otto febbraio 1888 riesaminò i nuovi progetti per i detti tre tronchi e pel quarto Roteglia-Saltino.

Fu di voto che fossero meritevoli di approvazione i progetti 30 aprile 1887 per i primi tre tronchi da Modena a Roteglia come progetti di massima, e che pel quarto tronco (Roteglia-Saltino) come per i tronchi superiori sino a Lucca, fosse da ordinarsi una visita locale da parte di un ispettore del Genio civile.

Detta visita non risulta abbia mai avuto

luogo, sebbene sieno stati presentati tutti i progetti degli altri tronchi, sui quali però non è stato mai sin qui sentito il voto del Consiglio superiore predetto.

Riteratamente la Deputazione provinciale di Livorno fece istanza, prima direttamente, e poi per mezzo della Prefettura perchè venisse preferito il tracciato del Panaro, ma fu sempre risposto che in seguito al parere del Consiglio dei lavori pubblici non poteva venire accolta tale istanza anche perchè con simile andamento la nuova ferrovia sarebbe riuscita troppo vicina a quella in esercizio Bologna-Porretta.

Dato tutto questo e davanti all'affermazione fatta oggi stesso dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore nel suo pregevole lavoro che, prima di prendere una decisione circa tale linea occorre attendere le proposte degli enti interessati, risulta chiara la necessità — perchè questi enti si possano muovere e decidere con completa coscienza di causa — che abbiano innanzi gli elementi necessari, cioè il progetto.

Esso, come ho detto or ora, è fatto completamente: perchè gli ultimi tronchi non sono stati presentati al Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha accolto favorevolmente gli altri?

Veda l'onorevole ministro, e provveda altresì coll'assegnamento per studi che questa legge pone a sua disposizione, a che vengano eseguite negli ultimi tronchi le modificazioni che il Consiglio superiore potesse eventualmente suggerire. Fatto questo, le proposte degli enti interessati, onorevole relatore, non tarderanno a presentarsi.

Ma allora sarà necessario anche che il Governo, invece di trincerarsi dietro una differenza di vedute locali, che oggi gli può riuscire comoda, dica egli pure in questa questione di tracciato la sua parola autorevole e definitiva, la quale certo non potrà essere disforme alle affermazioni del passato.

Facendo questo il Governo, nel contribuire al risorgimento di due fra le più importanti plaghe montuose d'Italia, la Garfagnana e la montagna di Reggio Emilia, che da troppi anni attendono col fischio della vaporiera la risurrezione dei loro meravigliosi territori sino ad oggi lasciati nella trascuranza e nell'abbandono, non nuocerà ad altre città o ad altre terre, cui la posizione fortunatamente privilegiata darà presto novelli sbocchi e raddoppiati traffici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baranello.

BARANELLO. Onorevoli colleghi, mi ero iscritto a parlare su questo articolo per richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità degli studi pel tronco della linea ferroviaria Lucera-Campobasso; ma poichè l'onorevole ministro ne ha dato affidamento all'onorevole Salandra, mi limito a ringraziarlo: e solo aggiungo che è assolutamente necessario che gli studi di questa linea ferroviaria Lucera-Campobasso siano eseguiti nel minor tempo possibile, perchè la mancanza di uno studio sincero ha impedito finora di prendere le deliberazioni, che potevano essere più soddisfacenti per la provincia di Campobasso. Esiste per quel tronco, lungo 67 chilometri, un progetto con un importo di 34 milioni i quali rappresentano una spesa assolutamente eccessiva, mentre in seguito mediante studi seri e positivi potranno essere sufficienti appena 16 o 17 milioni. Con questa differenza così enorme si vedrà che sarà del tutto diversa la soluzione che potrà prendere in seguito il Governo per il nuovo assetto ferroviario.

Mediante la costruzione di questo ultimo tronco della dorsale Terni-Isernia-Campobasso-Lucera-Foggia si abbrevierà il percorso da Foggia a Roma per la via Isernia-Caianello, di oltre 25 chilometri, con immenso vantaggio dei viaggiatori e merci provenienti da Foggia.

Per tali ragioni, senza maggiormente dilungarmi, riconosciuta la necessità ed utilità della costruzione del detto tronco di strada rinnovo all'onorevole ministro la preghiera di voler provvedere, il più sollecitamente che sia possibile, allo studio e costruzione di questa linea Lucera-Campobasso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

CALLERI. Una semplice preghiera. Con lo studio delle nuove linee, prego il Governo di volersi occupare di studiare la linea che da Millesimo per Priero verrebbe ad innestarsi sulla Savona-Torino, alle Mollere, linea che è stata proposta dalla Commissione, e di cui la Commissione si è occupata.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge che riguarda la proroga sino al 30 giugno 1909 del termine fissato con la legge del 30 giugno 1907 per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali.

Prego la Camera di voler dichiarare l'urgenza di questo disegno di legge, e chiedo che sia inviato alla Commissione dei trattati.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del disegno di legge: Proroga fino al 30 giugno 1909 del termine fissato con la legge del 1907 circa l'applicazione provvisoria della tariffa dei dazi doganali.

Se non vi sono osservazioni in contrario, questo disegno di legge, sarà dichiarato di urgenza, e trasmesso alla Commissione dei trattati.

(Così rimane stabilito).

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

PRESIDENTE. L'onorevole Mango ha presentato, con altri colleghi, i seguenti tre emendamenti:

Alla lettera a), dopo le parole: Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, aggiungere: da costruirsi a scartamento ordinario.

Mango, Giunti, Dagosto, Mendaja.

Alla lettera b) aggiungere: da costruirsi in dieci anni.

Mango, Dagosto, Mendaja, Riodola, Grippo.

Nel quarto comma aggiungere: non, innanzi alla parola: possono.

Mango, Dagosto, Mendaja, Riodola, Grippo.

L'onorevole Mango ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

MANGO. Confortato dalla firma di altri colleghi ho presentato vari emendamenti all'articolo 1° della legge in discussione, sui quali, date le condizioni della Camera, e dopo una discussione così esauriente sulla parte generale, parlerò brevemente, e mi fermerò in modo speciale sulla nostra richiesta di mutare in ordinario lo scartamento ridotto disposto per quella ferrovia Lagonegro-Castrovillari, che è destinata ad essere una delle principali arterie di traffico del Mezzogiorno d'Italia.

Per quanto recise fossero state le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici su tutte quante le numerose modifiche, che si cerca di apportare da ogni parte della Camera al disegno di legge, e per quanto ieri con parola cortese come buono è l'animo suo avesse voluto il relatore velare uno sconcertante e sistematico diniego a quanto si è chiesto in questa discussione, che resterà memoranda per l'autorità degli oratori, e per la larghezza di esame di quel problema sui traffici, nella cui soluzione è riposta gran parte della prosperità del nostro paese, pure non possiamo lasciar cadere la buona causa che sosteniamo senza combattere ancora per essa. Potremo non essere fortunati, come non lo fummo per lo stesso tema ripetutamente in altre occasioni; ma non per questo ci sconforteremo, e non compiremo intero il dover nostro: che più di questo non è in poter nostro, nè altri potrebbe legittimamente richiederci.

Se altra volta poteva parere eccessivo il desiderio dello scartamento ordinario caldeggiato dalle laboriose popolazioni le quali sasanno servite dalla ferrovia in parola, che supererà di parecchio i cento chilometri, non dovrebbe parerlo ora che dalla relazione dell'onorevole Calissano apprendiamo esser stato dai tecnici stimato necessario l'aumentarne a metri 4 la piattaforma stradale, la quale prima erasi fissata a soli metri 3.50.

Si è venuto così a riconoscere la opportunità di usare una piattaforma altrettanto larga quanto la maggior parte delle ferrovie a scartamento ordinario; e da ciò noi osserviamo, la conseguenza logica di fissare su di essa, non più rotaie a calibro ridotto, ma quelle a calibro normale e di adottare lo scartamento ordinario.

Se tale ampliamento si è fatto per avere una sagoma di carico di metri 2,60 e per una maggiore garanzia del personale addetto allo esercizio, tanto varrà allargare un poco più il raggio delle curve, attenuare alquanto sui vari punti le pendenze, ed avere una ferrovia a scartamento normale rispondente alla importanza della linea, non solo per la sua lunghezza ma perchè come altra volta dimostriamo essa non è di una importanza soltanto locale, ma di una vera e propria importanza nazionale. E tale è secondo il parere reciso e tassativo dello stato maggiore, nonchè secondo quello della Commissione reale, la quale studiò le ferrovie complementari. Chè del resto è facile a tutti comprendere quale grande importanza stra-

tecnica possa avere una ferrovia interna, protetta da ogni parte, che congiunge la Calabria al resto d'Italia; sicchè potrebbe essere di vantaggio inestimabile il giorno in cui la litoranea Eboli-Reggio, così esposta da formare quasi tutto un meraviglioso loggiato sul Tirreno azzurro, potesse nonchè essere minacciata dalla parte del mare, veder spezzati i suoi ponti con la grande facilità che vi è per i progressi delle artiglierie; epperò con la sua interruzione veder tagliate quelle provincie dal resto d'Italia.

Deve essere a scartamento ordinario la Lagonegro-Castrovillari, disse lo stato maggiore; e ad esso fece eco la Commissione reale suddetta, la quale studiando i luoghi, la feracità delle terre, la ricchezza delle selve ed anche dei minerali di quella regione dichiarò non altro scartamento essere confacente che l'ordinario. Altrettanto essa disse per la Cosenza-Paola e non s'ingannava; ma prevalsero nel 1902 ragioni di bilancio soprattutto, le quali, pur sempre importanti, non debbono tiranneggiare allorchè si tratta di lieve spesa maggiore da una parte, e di far opera proficua per la tutela militare del paese dall'altra, ed alle due linee si negò lo scartamento ordinario; e solo per quella vi fu una riserva di riesame.

Prevalsero fino a rendere assolutamente frustraneo ogni sforzo, quando io alla Camera con una esauriente dimostrazione nella discussione del 1902 e l'onorevole Morelli in Senato, facemmo notare che, sostituendosi la Lagonegro-Castrovillari in specie nella regione, che ho l'onore di rappresentare, alla Lagonegro-Castrocuoco, la quale nel 1879 era stata concessa dal Parlamento a scartamento ordinario, costituiva già diritto quesito l'averlo lo stesso scartamento, oltre alle altre e certo più importanti ragioni di strategia suaccennate, le quali si riferivano tutte obiettivamente alla importanza grandissima di quella linea.

Ci si rispose allora dal ministro Balzano fra l'altro, che una ferrovia su quei monti poteva essere costruita con rilevante economia per la piattaforma stradale ristretta che sarebbe stata occorrente per il calibro ridotto; noi sollevammo i nostri dubbi e non ci ingannammo.

Ora i tecnici stessi, data la natura del terreno, han dovuto riconoscere che è necessaria una larghezza per quella di quattro metri, che equivale alla larghezza ordinariamente usata per lo scartamento nor-

male ed ogni ostinazione contraria dovrebbe cessare.

Io non posso dilungarmi sul problema tecnico, sulla differenza della spesa fra una ferrovia ordinaria e quella a sistema ridotto avente le modalità del IV° tipo delle ferrovie complementari, come è assegnato a quella in esame; io non sono un tecnico, nè in quest'Aula è opportuno svolgere a base di cifre problemi di ordine tecnico; ma il certo è che, avendo io assunte informazioni da competenti nella materia, mi si è data assicurazione che quando si ha una piattaforma stradale di metri quattro, ci si impianta benissimo un binario a calibro ordinario; la differenza di spesa con quello ridotto non è che lievissima.

E si aggiunga che, adottandosi il normale, non vi sarebbe necessità di privarsi di quei benefici dati dal sistema a cremagliera, contro il quale sono insorte parecchie volte, sperando non venisse adottato sulla Lagonegro-Castrovillari, ma nel quale tanta fiducia invece ripone la Direzione delle costruzioni ferroviarie, la quale si è ostinata a mantenerlo in progetto nei pressi di Lagonegro, e ne vuol porre non uno solo ma due sulla Cosenza-Paola, che come ho detto, ora verrà fatta a scartamento ordinario, per quanto nacque nel 1902 presso a poco con la stessa qualifica, e certo nella medesima categoria di quella nostra in parola, con la differenza soltanto che se è vero che essa è di gran lunga più breve dell'altra, pure non sostituì essa alcuna linea, per la quale, come per la Lagonegro-Castrocuoco, lo scartamento ordinario fosse già stato stabilito.

Adunque persino delle cremagliere, con i mezzi che offre la tecnica moderna, si potrebbe far uso sulla Lagonegro-Castrovillari se si ponessero le rotaie a distanza ordinaria; non resterebbero, come ho detto, che poche modifiche nelle curve, attenuando altresì la pendenza di qualche tratto.

Sicchè ci vorrebbe poco perchè questa potesse essere una grande ferrovia, e pari alla importanza, che le assegna la sua lunghezza, la fertilità della regione che solca e l'indole militare che tale ferrovia, a detta anche dei tecnici, dovrebbe avere.

Ed è venuta sfumando altresì un'altra ragione, la principale, anzi una, per la quale si disse nel 1902 esser indispensabile ad dirittura il fare a scartamento ridotto questa ferrovia; l'aver cioè stazioni vicinissime agli abitati sì da poter sviluppare i traffic

locali e facilitare persino ai contadini il recarsi sui campi di lavoro, salendo in treno sulla piazza del paese. Tutta una visione bellissima, un vero e grande servizio da rendersi a quelle popolazioni.

Ma che!

I progetti fatti hanno portato una amara delusione, ubicando le stazioni a molti e molti chilometri di distanza da ciascun paese, sicchè sono rimaste completamente inattuato le promesse tassative del ministro Balzano e dell'onorevole Zanardelli che chiamato in Senato ad intervenire con la sua autorevole parola in prò dello scartamento ordinario, disse che eravamo visionari a non voler accettare i benefici dello scartamento ridotto, col quale solo sono possibili le stazioni attaccate agli abitati, il che vale meglio nei paesi di montagna che qualsiasi utilità di altro ordine.

Che anzi l'onorevole Codronchi relatore in Senato della legge sulle ferrovie complementari, investiva quasi il senatore Morelli che sosteneva lo scartamento ordinario, e gli diceva che quelle popolazioni volendo i grandi scartamenti sono amanti di grandiosità spagnolesche, ed invece delle stazioni vicinissime, pur di averle grandiose, preferiscono veder da lungi appena appena il fumo della vaporiera!

Per quanto a prima vista avrebbe, se vero, potuto parer convincente l'argomento, però non si acconciò in Senato il Morelli così come io non mi ero acconciato nella discussione alla Camera: insistemmo, ma invano.

Però i fatti posteriori ci hanno data ragione; delle stazioni già progettate, quella di Rivello dista 4 chilometri e più dalla città, l'altra di Lauria forse sarà a distanza anche maggiore e così via. Anzi mi viene notizia che Rotonda, sede di mandamento e paese fra i più importanti della linea, avrà la sua stazione a ben 9 chilometri di distanza, e circa a 20 l'avrà Viggianello, anche esso centro popoloso di quella comarca, nè potranno averle vicine i due Castelluccio paesi industriali. E dire che per irrisoluzione le stazioni piglieranno nome da questi paesi, perchè altri non ve ne sono più vicino!

Ed è così che vuoi applicare lo scartamento ridotto, ed intendere i fini del legislatore allorchè lo votò nel 1902?

È questo lo scartamento ridotto, che avremmo dovuto darci le stazioni nelle piazze? Non sono troppo severo se chiamo codesta

una vera derisione! Se il tracciato deve seguirsi prescindendo così serenamente dai precedenti legislativi, dagli interessi locali, mutatelo in grande scartamento, ed avrete fatta un'opera buona sotto tanti punti di vista, mentre in tempo di pace avrete un'altra ferrovia, che potrà dare notevole incremento al traffico ed al commercio della nazione, in tempo di guerra con una linea coperta dal nemico vi troverete ad aver ben provveduto alla difesa nazionale. *(Bene!)*

E giacchè ho ricordata la stazione di Rotonda è necessario per la gravità del caso che io richiami bene su di essa, quale che sia la sorte del mio emendamento, tutta l'attenzione dell'onorevole ministro, e lo preghi a dare ordini recisi all'ufficio delle costruzioni ferroviarie, perchè torni a fare un esame più diligente, per non dire più logico, del tracciato sul tratto che si svolge presso la valle del fiume Mercure.

Mi si dice che per uno di quegli errori nei quali mentre sono palmari, pure non di rado s'incorre e s'insiste, gl'ingegneri progettisti hanno portato il tracciato per contrade franose, come Sanprimo nel mentre procedendo da Laino a Viggianello ed a Rotonda, per andare poi a Mormanno, si attraverserebbero luoghi sodi, e si potrebbero soddisfare le giuste aspettative di quattro paesi, senza ledere quelle di altri.

Ed è grave ingiustizia ubicare la stazione di Rotonda in agro di Laino Borgo proprio a quel Piano Rotello per arrivare al quale bisogna superare frane minacciose; sarebbe utile invece seguire come ho detto una linea, che vada da Castelluccio a Laino e poi a Viggianello, Rotonda, Mormanno; anche perchè così l'altimetria della linea avrebbe minori sbalzi, mentre dicesi che saranno invece sensibilissimi.

Pare che in soli poco più di 15 chilometri del tracciato dal Galdo al Mercure saranvi enormi sbalzi di livello, e mentre al Rubiulo la ferrovia sarà a 850 metri sul livello del mare, scende a metri 330 nella valle del Mercure, e poco più in là a S. Primo a metri 290, per poi risalire fino ad 860 nelle vicinanze di Mormanno e poco dopo ad oltre mille a Campotanesi, memoranda della storia del nostro Risorgimento, e quasi fra le due provincie di Potenza e Cosenza. Ma perchè costruire questa montagna russa? Se è vero ciò che mi viene riferito tale addirittura sarà la Lagonegro-Castrovillari!

La cosa è ben grave e se io sono in sbaglio con le notizie fornitemi ieri proprio da

quei paesi, sarei ben lieto di saperlo, e di veder smentite le mie legittime per quanto gravi preoccupazioni; se non lo sono voglia allora il ministro disporre che si abbia un tracciato più rispondente ai precedenti parlamentari e se l'ordinario ci si negherà sia pure a scartamento ridotto.

Venga in ogni caso modificato il tracciato sì come ho detto, e soprattutto sia la stazione di Rotonda ubicata alla contrada Bovile ovvero Serra o Acquanoceffa; ed in rispondenza in un sito prossimo all'abitato venga l'altra stazione di Viggianello come la precedente di Castelluccio.

Se lo scartamento fosse ordinario ci accerchieremo e ci sentiremo forzati a vederle ubicate in sito più lontano dai rispettivi abitati ma in ispecie se v'è lo scartamento ridotto questa è una vera ingiustizia, contro la quale io protesto con tutte le forze mie. (*Bene!*)

Con queste osservazioni mi auguro che vorrà il ministro accettare il mio emendamento; che se questo non facesse, mentre a me resterebbe ancora una volta il conforto, per quanto sterile, di aver fatto il dover mio, egli dovrebbe avere la preoccupazione di aver negato per un aumento di spesa di pochi milioni uno scartamento ordinario, che oltre allo aprire veramente al grande traffico quella estesissima regione, arrecherebbe anche un grande vantaggio per la difesa della patria.

E se per considerazioni di bilancio e d'indole svariata, per cui anche oggi il ministro nella sua replica ha dato nuova conferma ai suoi dinieghi, chiedendo a tutti i presentatori di ordini del giorno di ritirarli, io non vedessi accolte le preghiere mie, se deve restare per la Lagonegro-Castrovillari fatalmente lo scartamento ridotto, che venga almeno subito per davvero la ferrovia e che si disponga dal ministro sollecitamente lo appalto del primo tronco da Lagonegro.

Nelle mie ripetute insistenze per la sollecita costruzione di questa linea, ho avuto replicati per quanto espliciti affidamenti che spero si tramuteranno in fatto compiuto al più presto.

Ora è qualche mese dal banco del Governo mi venne fatta in sede d'interrogazione una promessa formale che nella primavera già ormai trascorsa, sarebbe stato presentato al Consiglio superiore il progetto di dettaglio del primo suddetto tronco per indursene subito l'appalto e l'intero progetto

di massima per il restante della linea; ma i mesi si sono succeduti e l'evento non si è verificato.

Solleciti, l'onorevole Bertolini, la presentazione dell'intero progetto, e badi che ciò è compatibile in ogni caso anche col vivo desiderio da me espresso, e sul quale insisto, di rettificare alquanto la linea presso la valle del Mercure.

È questo quasi un punto mediano e centrale della ferrovia suddetta, e per quanto io vorrei vederla aperta domani al traffico, per la fede radiosa che io nutro - e che mi ha dato la gagliardia per questa lotta incessante che ho sostenuto pria per ottenerla e poi per vederla migliorata - che essa segnerà la resurrezione di quella plaga, pure degli anni ce ne vorranno; specialmente se non si vorrà, come invece io chiederei, che i lavori comincino anche da un punto medio della linea per andare verso Lagonegro. Ed allora si approvi subito il tracciato di massima, si appalti il tronco già ben studiato Lagonegro-Rivello, e vi sarà sempre tempo sufficiente per migliorare lo andamento presso Rotonda. Facciamo che non restino inerti i fondi fissati dalle leggi precedenti, ed aumentati in quella in esame; io reputo che questi ultimi siano ancora insufficienti, dal momento che, come abbiamo visto, si è dovuta allargare la piattaforma; io avrei anche in questa sede proposto un aumento di fondi, se l'atteggiamento negativo non del Governo soltanto, ma della Camera, non mi avesse dimostrata l'assoluta impossibilità di aver ora una somma superiore a quella segnata di 7 milioni per la Lagonegro-Castrovillari e per la Rogliano-Pietrafitta; somma che unita a quelle precedentemente stanziata, crede il Governo, il quale ne ha la responsabilità, che sia sufficiente, ed è doveroso tacere. Dopo di che io attenderò sereno e fidente la parola del ministro sul mio primo emendamento.

Dovrei ancora parlare degli altri emendamenti da me presentati, e riguardanti le tre linee di Basilicata votate con la legge speciale del 1904, e per le quali ora si stanziavano 90 milioni. Ma io non ne farò che un fugace cenno, per lasciarne lo svolgimento ad altri colleghi della Basilicata, più interessati direttamente e pure come me firmatari di quelli. Voglio soltanto anticipare le mie preghiere perchè vengano costruite in 10 anni, senza attenderne 16, come è stato preventivato. Lo domando non solo per af-

fetto a quella provincia in cui sono nato e vivo, ma perchè con vero sentimento d'italianità comprendo da una parte quanti doveri si hanno verso quella terra per tanti anni trascurata, ma anche dall'altra che lo Stato fa un cattivo affare a lasciare per molti anni improduttivi i capitali ingenti, che andrà a spendere per quelle ferrovie senza affrettarsi ad aprire ai traffici e all'agricoltura quella provincia estesa circa 10,700 chilometri quadrati.

Io ringrazio il Governo per non aver lasciata la Basilicata più oltre dimenticata; veramente la colpa delle dimenticanze - ben diceva ieri l'onorevole Salandra, a proposito del doppio binario Bologna-Brindisi - così in politica come in amore non è tanto di chi dimentica, quanto di chi si lascia dimenticare, e fortunatamente comincia anche per la Basilicata a venire un po' l'ora della giustizia; ma perchè, se questa deve rappresentare un utile per la intera nostra nazione, non ci affrettiamo a far sì che esso divenga subito un fatto compiuto?

Quelle terre ora abbandonate, non perchè non fertili, ma perchè mancando le strade, non vi è possibilità per i prodotti di aver mercati oltre quelli locali, allorchè saranno aperti i traffici daranno un vero e largo incremento alla economia nazionale.

Chè è ben strano il notare come in Italia anche la politica coloniale vada in cerca di terreni da fecondare così lungi dalla patria, quando ne abbiamo di così fertili da noi, il quali non attendono che braccia di lavoratori, ed arterie di traffico per il trasporto delle derrate, sicchè sarebbe sì facile pel paese nostro avvantaggiarsene senza correre alcun pericolo.

Questo mio sentito convincimento che è utile per fondate ragioni lo abbreviare il termine di esecuzione delle ferrovie di Basilicata, mi ha fatto presentare l'altro emendamento tendente ad impedire pericolosi storni, i quali possono rendere illusorio lo stanziamento, forse non adeguato, ma certo cospicuo, che ora si fa con questa legge nonchè l'altro sull'articolo 2, sul quale parlerò più tardi brevemente, col quale emendamento si chiede di poterle concedere, come si propone per la San Vito-Portogruaro, alla industria privata con la sovvenzione chilometrica di lire 13,200.

Voglia il Governo accettare questi vari emendamenti e sia sicuro che riguardano tutti ragionevoli concessioni.

Un programma sì ampio di lavori ferroviari, quale è quello prospettato da questo disegno di legge, che è il piano organico dello

avvenire ferroviario per molti anni segna radioso l'avvenire nostro, perchè sempre grande fu l'Italia allorchè ai traffici dedicò le sue energie; questo programma può ben quindi ampliarsi di pochi milioni per un gruppo importante di ferrovie. Di questo grande programma va data lode al Governo, come al Parlamento che a quello darà la sua approvazione; se i tempi mutati non faran rinnovellare per noi i fasti di Venezia, di Genova, di Amalfi, non coopererà meno una grande politica di lavoro e di traffico per la grandezza della nostra patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ridola.

RIDOLA. Onorevoli colleghi, vista la eccitazione isterica della Camera (*ilarità — Commenti*) vista la sua eccitazione ed impazienza prometto di esser bevissimo, e se prometto mantengo, e non farò come molti fra noi che sono tanto più lunghi quanto più promettono di esser brevi: lo prometto però al patto che la Camera sia cortese di ascoltarmi per pochi minuti.

PRESIDENTE. Ma intanto vede che lungo esordio sta facendo!.. (*Viva ilarità*).

Voci. Entri in merito.

RIDOLA. Dirò che il primo articolo della legge, alla lettera B, assegna la rispettabile somma di 90 milioni « per la costruzione delle ferrovie della Basilicata contemplate dalla legge 31 marzo 1904, n. 140 ».

Onorevoli colleghi, avrò l'unanime approvazione vostra, se arriverò a dimostrare due cose evidenti: primo che in questo comma B c'è una larghissima promessa per noi; secondo che sono passati 4 anni dacchè un'altra promessa ugualmente larga di 400 chilometri di ferrovie da costruirsi in Basilicata fu fatta, e dopo 4 anni, e dirò meglio dopo quattro anni, due mesi e 14 giorni (*Viva ilarità*) dei 400 chilometri, non si è costruito finora un solo centimetro. Eppure, onorevoli colleghi, quella era una legge speciale per una provincia derelitta, che avrebbe richiesto pronti soccorsi, come possa richiederli un infermo in pericolo di vita.

Dopo questo lungo elasso di tempo viene il presente disegno di legge, il quale promette ancora.

Però, a mio credere, non fu felice l'idea di mettere la povera cenerentola diseredata, in compagnia delle sorelle più fiorenti e più ricche. Ciò creerà per lei due ge-

neri di imbarazzi: il primo che non troverà neppure il vestito adatto per presentarsi a quello che si chiama il banchetto ferroviario; il secondo, che, a suo tempo, si faranno valere quelle ragioni di convenienza per cui la poveretta dovrà cedere il passo alle sorelle ben vestite e meglio pasciute.

Dette queste poche cose, vengo al fatto brevissimo ed è questo.

Nella legge di Basilicata si ebbe in mira di unire il cuore della Basilicata col mare Adriatico, unire cioè la linea del Basento e per essa, Potenza con Bari. La linea studiata e proposta per raggiungere questo scopo fu quella che incomincia da Ferrandina e passando per Matera ed Altamura va a Grumo Appula.

E questo tracciato fu sancito dalla legge 31 marzo 1904. Di esso una parte corre sul territorio di Basilicata, un'altra in terra di Bari.

Ora proprio in terra di Bari nascono appetiti svariati, desideri disordinati; ad ovest, ad est, a nord e a sud. Tutti quattro i punti cardinali si sono scatenati per avere una linea propria, e ciascuno dice che quella sia la migliore ed accampa preferenze e dritti, dimenticando che lo scopo è di riunire la Basilicata al mare e che la legge ha fissato il tracciato che parve il più opportuno.

Intanto l'esperienza precedente ci fa essere timidi che queste agitazioni possano essere occasione o pretesto a nuovi ritardi e poichè c'è un tratto di ferrovia che da Altamura va a Matera e Ferrandina, il quale è fuori discussione, io invoco l'immediata costruzione di questo tratto. Sul resto a noi non lice interloquire, perchè riguarda gl'interessi della provincia limitrofa, e lasciamo che i capponi di Renzo si becchino fra di loro. Un saggio l'abbiamo avuto nell'animata e gentile discussione, a cui testè qui abbiamo assistito.

Per ora è solo per quel primo tratto, che è indiscusso, che nessuno mette in forse, che mi piacerebbe di sentire dalla voce del Governo una parola di affidamento che presto si metterà mano alla sua costruzione. Esso non offre alcuna difficoltà tecnica, per esso il progetto definitivo è pronto; e così il Governo avrà soddisfatto a tre voti solennemente pronunziati dal Consiglio provinciale di Basilicata che gli riconoscevano il dritto alla preferenza su tutte le altre linee nostre, e così verrebbe eliminata la grande anomalia che Matera, capoluogo di

circondario, e che già fu capoluogo di quella vasta provincia larga quanto tutta la Toscana, si trovi nelle condizioni del pipistrello, al quale ora si attribuivano le qualità di uccello, ora quelle di topo.

PRESIDENTE. Badi che ella comincia a mancare alla promessa di essere breve! (*Ilarità*).

RIDOLA. Ho finito, signor Presidente.

Infatti fu approvato dalla Camera un progetto che riguardava i capoluoghi di circondario e le loro comunicazioni. In quel caso non si volle tener conto di noi e Matera non ebbe i benefici degli altri capoluoghi di circondario perchè noi, si disse, eravamo stati già contemplati in una legge speciale. La legge che discutiamo dovrebbe questa volta favorirci e sarebbe ingiustificato ogni altro ritardo.

Io prego l'onorevole ministro di darci una parola di affidamento per la pronta costruzione di questo tratto.

Nè si dica che io abbia voluto oggi proiettare sulla Camera l'ombra del mio piccolo campanile.

Signori, la questione del Mezzogiorno, tutti lo riconoscono, è questione nazionale, è questione di consolidamento dell'unità d'Italia. Io non appartengo alla categoria dei superuomini, i quali negano alle vecchie favole ogni gran senso morale ed intellettuale, e bisogna rammentare che il fortissimo Achille era vulnerabile nel suo tallone e là fu ferito; (*Bravo!*) bisogna rammentare che un certo colosso enorme di bronzo aveva i piedi di creta e per questo cadde e s'infranse. Per obbedire al Presidente che m'impone la brevità, lascio che lor signori tirino la morale della favola. (*Si ride — Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mendaja.

MENDAJA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, che con mirabile discorso espone, nella seduta del 12 marzo di quest'anno, la politica ferroviaria del Governo, ebbe per la Basilicata parole che ci parvero assai confortanti, allorchè annunciò alla Camera che « lo Stato deve adempiere gl'indeclinabili impegni assunti con la legge del 31 marzo 1904 per le ferrovie della Basilicata, la cui spesa era prevista in lire 50,200,000, ma che i nuovi studi fanno ascendere a ben 90 milioni ».

I nostri cuori si aprirono, con tale linguaggio, alle più larghe speranze; e tutti i rappresentanti politici della Basilicata, che

a quella seduta fummo presenti, ci affrettammo a ringraziare delle sue dichiarazioni l'onorevole Bertolini.

Grande però fu la nostra delusione quando, stampato il disegno di legge, che con lena affannata e — mi si consenta la frase — con fretta non giustificata ora discutiamo, vi leggemmo che le ferrovie a sistema ridotto della Basilicata dovranno costruirsi nello stesso termine di 16 anni, che si assegna per la costruzione delle tre direttissime Genova-Tortona, Firenze-Bologna e Roma-Napoli.

Delusione grande — lo ripeto, onorevoli colleghi — questa del sedicennio!

Imperocchè ognuno di voi, che nel febbraio 1904 assistette alla discussione di quella legge di riparazione che dalla Basilicata prende nome, non avrà dimenticato l'entusiasmo con cui fu votata, sotto la penosa impressione del viaggio compiuto, con giovanile coraggio, dal compianto presidente del Consiglio onorevole Zanardelli, le cui frasi scultorie profferite il 29 settembre 1902 nel teatro di Potenza vanno ricordate a cagion di onore dello insigne statista ed a perenne testimonianza delle tristi condizioni in cui da circa mezzo secolo si dibatte quella vastissima regione, soprattutto per mancanza di adeguati e celeri mezzi di trasporto.

« Percorsi più giorni, egli disse, distese di monti, nudi, brulli, senza qualsiasi produzione, senza quasi fil d'erba, e avvallamenti altrettanto improduttivi. Si correva per ore ed ore senza trovare una casa, ed al desolato silenzio dei monti e delle valli succedeva il piano mortifero, dove i fiumi sconfinati scacciarono le colture, e, straripando, impaludarono. Vidi, ad esempio, il letto dell'Agri identificarsi colla valle dell'Agri e l'acqua vagante non avere quasi corso in quelle sterminate arene... E se le campagne sono in gran parte deserte e, per la malaria, pestilenziali, gli abitati alla loro volta non sono sicuri: posti sul ciglio di colli franosi, molti comuni chiedono che sia loro dato affidamento di esistere.

« E se la popolazione è malsicura dove giace, non ha in molti luoghi i mezzi civili di muoversi, per le sue condizioni di viabilità. Non parlo di grandi mezzi di comunicazione, pur tanto deficienti in Basilicata; ma parlo delle più modeste vie rotabili ordinarie; e alcuni comuni non hanno neppure vie mulattiere, e loro servono di strade i letti dei torrenti, sicchè in tempo di pioggia non vi è modo di andarvi o di uscirne ».

Nessuno perciò di voi vorrà disconoscere la giustizia della richiesta che i colleghi della Basilicata ed io rivolgiamo, con questo emendamento, alla Camera, tostochè le nostre vive preghiere non incontrarono fortuna presso la Commissione parlamentare, la quale, larga bensì di lusinghiere parole verso la Basilicata ed i suoi rappresentanti politici, finì per lasciare immutato il termine di sedici anni per la costruzione delle ferrovie lucane.

Disse l'illustre relatore della legge, onorevole Calissano, nella elaborata sua relazione che gli stanziamenti distribuiti entro 16 esercizi fanno presumere che i lavori debbano ultimarsi in un periodo minore, cioè con l'anticipazione di qualche esercizio; e che inoltre la scarsità ed il maggior costo della mano d'opera fanno forte e non ingiustificato il timore che gli appaltatori disertino le aste.

Ma, onorevole Calissano, gli argomenti ch'ella seppe così abilmente addurre, si ritorcono di leggieri. Imperocchè, se da un canto si prevede la possibilità di compiere le nostre ferrovie in 14 anni, perchè negare a quelle derelitte popolazioni la soddisfazione, sia pur platonica, di accettare il nostro emendamento, e stabilire il termine di dieci od anche di dodici anni?

E se d'altra parte la Commissione teme la diserzione delle aste per la scarsità e maggior costo della mano d'opera, perchè questa delusione, che sarebbe il colmo per la stremata gente lucana, dovrà durare 16 anni? Avremo la forza e la rassegnazione di acquietarci al fato avverso anche dopo otto o dieci anni, senza l'angosciosa agonia dello attendere, per un lunghissimo sedicennio, l'impresa costruttrice!

Ma cadono poi, amico Calissano, gli argomenti suoi di fronte al fatto inoppugnabile che tutti siete concordi, e noi con voi, nel volere le direttissime che abbrevino di qualche ora il non lungo cammino dal nord al centro, mentre noi di Basilicata saremo, per sedici anni ancora, obbligati a viaggiare per intere giornate in quelle carrozze antidiluviane che si chiamano corriere postali!

E cadono ancor di più, quando la Camera saprà che ben quindici comuni della mia provincia nativa (di cui sette nel Collegio che ho l'onore di rappresentare) giacciono nel più completo isolamento, privi come sono di comunicazioni rotabili. E non basta: i due comuni di Francavilla sul

Sinni e di San Severino Lucano son separati dal loro capoluogo di mandamento, ch'è Chiaromonte, da quel terribile fiume Sinni, che, dilagando ogni anno e portando i migliori terreni al mar Jonio, vieta a quei laboriosi e — diciamolo pure — troppo pazienti miei concittadini l'accesso alla pre-tura ed agli uffici di registro e di agenzia, i quali, inesorabili come il destino, fan cadere gravosa la mano del fisco sul contribuente già esausto; che si vede così obbligato, con lo scoramento nell'animo, a cercare alle lontane Americhe il sostentamento della famiglia, che spesso seco trascina, imprecando alla patria fiscale ed abbandonando all'esattore le terre avite e la casa in cui vide la luce!

E che dirvi di Sant'Arcangelo, che, dopo aver pagato per quarant'anni il contributo a due strade provinciali, è sempre isolato, e per di più vede rovinare le migliori sue terre dal fiume Agri?

Sì, onorevole Calissano, sì, onorevoli colleghi del Piemonte, della Lombardia, della Toscana! Non vi sembri esagerato il mio dire. Venite, come venne Zanardelli, in Basilicata; e vi convincerete della triste realtà dei fatti, la quale è ancor più triste di quel che io, con disadorna parola, vi sap-pia descrivere.

E diteci, dopo ciò, se abbiamo torto a chiedere alla Camera l'abbreviazione a dieci anni del lungo termine posto dal presente disegno di legge per costruire le ferrovie di Basilicata già votate fin dal 31 marzo 1904 e neppure completamente studiate dopo oltre quattro anni. Così ai quattro anni fin oggi perduti aggiungendo i sedici di questo progetto, si sorpasserà il ventennio; e così la Basilicata potrà esser ben felice di simili vantaggi!

E vi convincerete, onorevoli colleghi, ancor di più della giustizia della modesta nostra domanda, quando richiamerò alla vostra memoria che non sono due anni da che approvammo la legge 12 luglio 1906, con cui fu disposta la costruzione, nel termine tassativo e direi *improrogabile* di un quinquennio, delle ferrovie sicule, lunghe ben 450 chilometri, quanto son lunghe quelle della Basilicata. La qual parola *improrogabile*, che mi è venuta sulle labbra, non è una mia esagerazione: risponde anche meno del vero alla frase della legge, che nell'articolo 4 così prescrive:

« I lavori saranno regolati in modo da garantire il completamento e l'esercizio di tutte le linee entro cinque anni ».

E notate, onorevoli colleghi, che i 450 chilometri delle ferrovie sicule costeranno ben 82 milioni, che sono di poco inferiori ai 90 delle ferrovie della Basilicata: sicchè il nostro rammarico è ben giustificato, quando ci tocca vedere che una recente legge assegna il breve termine di cinque anni per le linee complementari sicule, ed a quelle della Basilicata, che hanno carattere di maggiore urgenza, si vuol negare il termine di un decennio, che noi vi domandiamo.

Nè va trascurato che l'emendamento non sarebbe in contraddizione con le successive disposizioni del disegno di legge, poichè pur lasciando fermi gli attuali stanziamenti di 22 milioni per gli esercizi dal 1908 al 1912 designati nella tabella, verrà soltanto a fermarsi sin da ora il concetto, già dalla Commissione accettato, che le future leggi per gli stanziamenti dal 1912 in poi dovranno ripartire in soli sei esercizi gli altri 68 milioni.

E concludo con piena fiducia nella giustizia di quest'Assemblea ed anche dell'onorevole Bertolini e della Commissione, che non vorranno negare alla Basilicata l'approvazione del proposto emendamento; il che farà rivivere nelle derelitte popolazioni lucane la fede nelle nostre istituzioni, nella gran patria italiana, alla cui redenzione largo contributo esse dettero dal 1790 al 1860, insorgendo prime nel regno di Napoli contro la tirannide del Borbone. (*Approvazioni*).

Dovrei ora render ragione dell'altro emendamento relativo alla costruzione delle ferrovie di Basilicata da affidarsi all'industria privata; ma l'autorevole invito del nostro onorevole Presidente a riassumere la presente discussione, me ne fa astenere, anche perchè dello stesso argomento si è occupato altro collega. Mi limito pertanto a far voti caldissimi perchè la Camera accordi la facoltà al Governo di affidare la costruzione delle nostre ferrovie all'industria privata, salvo poi allo Stato di esercitarle.

A noi basta la semplice facoltà, poichè, ove contingenze imprevedibili ne rendessero difficile la costruzione diretta da parte dello Stato, tornerà agevole concederle all'industria privata, senza necessità di altra legge.

In ultimo mi consenta la Camera che con la stessa celerità, che è consigliata dalle presenti sue condizioni, mi occupi della variante della ferrovia Grumo-Padula nel tratto compreso fra Altamura e Grumo: variante ch'è stata largamente patrocinata dall'onorevole Luciani.

Dico subito che gl'interessi commerciali della Basilicata non consentono il nuovo tracciato ch'è nei voti della città di Bari e dei quattro piccoli comuni che lo desiderano, che tutti non raggiungono ventimila abitanti.

Non entro nei motivi di gare locali o di ragion politica, cui ha accennato l'onorevole Pascale, ma mi limito a dichiarare che la mia regione ha grande interesse di veder mantenuto il tracciato verso Grumo, perchè questo ha lo scopo non solo di procurarci lo sbocco sul porto di Bari, ma anche di avvicinare la Basilicata al circondario di Barletta, ove si trovano porti e città importantissime per le industrie, come Molfetta e Barletta.

Il motivo vero del movimento e dell'agitazione che parte da Bari è precisamente quello di privare la Basilicata del doppio beneficio, allontanandola così dal circondario di Barletta.

E che ciò sia vero, lo dimostra la stessa città di Bari, che nel 1904, quando si discusse la legge sulla Basilicata, iniziò un movimento per ottenere la variante, allo scopo di non danneggiare il porto di Bari volendo così costringere la Basilicata a servirsi unicamente di Bari, del suo porto, ed a subire le sue leggi economiche.

Di qui la conseguenza che, per avvantaggiare una città fiorente, si danneggerebbe la intera regione lucana.

Anche recentemente nello invito del sindaco di Bari per l'ultimo comizio che ebbe luogo il 29 maggio, non si fece mistero delle preoccupazioni di quei cittadini per il tracciato indicato dalla legge sulla Basilicata.

L'ora incalza, ed io non posso discutere alcune affermazioni dell'onorevole Luciani nel suo discorso di giovedì, dal quale risulta che la città di Bari (sono sue parole) « volge l'occhio al mercato della Basilicata come ad un mercato da attirare ai suoi commerci ».

Ma proprio questo vuole evitare la mia regione, la quale, oltre quello di Bari, deve mirare pure agli altri importanti mercati di Molfetta e Barletta, e deve cercare di avvicinarsi ad essi per la via di Grumo, perchè i nostri prodotti, oltre che avvantaggiarsi della facile concorrenza, potranno trovare più utile collocamento e minor costo nella mano d'opera.

Non dirò che Bari tema una possibile ferrovia di concorrenza che possa costruirsi per consorzio, partendo dal tronco Grumo-

Bari per Palo del Colle, Bitonto, Terlizzi, Molfetta. Ma anche ora la città di Bari mostra di aver paura delle vie rotabili che agevolmente ed in breve tempo conducono a Molfetta.

È evidente pertanto che il vantaggio di Bari si risolverebbe in manifesto danno per la Basilicata, ed io in nome della mia diletta — per quanto sventurata — regione, rivolgo viva preghiera al Governo, perchè una volta faccia comprendere a Bari che la legge del 31 marzo va eseguita così com'è. Questo esige la giustizia, e questo io mi auguro che sarà fatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gatti.

GATTI. Mi sono iscritto a parlare su questo articolo per fare alcune osservazioni e dichiarazioni circa l'emendamento proposto dall'onorevole Wollemborg in favore della linea Ostiglia-Treviso, emendamento al quale io pure ho apposta la mia firma assieme con quella di altri numerosi colleghi.

Tanto più mi stanno a cuore queste dichiarazioni da che la linea proposta nell'emendamento è stata argomento di particolare contrasto in questa discussione, soprattutto circa il carattere della linea stessa.

L'onorevole Bertolini ricorda certamente che, or non è molto tempo, ebbi a dargli, qui alla Camera, piena lode per l'opera sollecita del Governo in favore della difesa arginale in occasione degli ultimi allagamenti e delle recenti gravi minacce del Po e degli altri fiumi in piena nello scorso anno. Egli può quindi facilmente comprendere come l'unico desiderio che mi muove sia quello che la sua attenzione sia richiamata su questa linea di indubbia utilità, la quale interessa una vasta plaga in cui è compresa la mia provincia.

Le ragioni addotte dall'onorevole Bertolini e dall'onorevole Calissano contro le necessità militari di questa linea (*Il relatore Calissano fa cenno di no*)... Anche ella ha accennato, onorevole Calissano, per lo meno a ragioni di opportunità (*state contenti umana gente al quia*) per le quali non era consentito di entrare qui entro in particolari a proposito del carattere militare di questa linea.

Ad ogni modo codeste ragioni non hanno potuto influire sulle mie convinzioni: perchè ho sempre reputato e reputo di compiere opera giusta e doverosa interessandomi di questa linea, pei vantaggi economici che

da essa deriverebbero a molte popolazioni, lasciando impregiudicato il contrasto fra le due opposte correnti, circa il suo carattere militare.

Agli amici, poi, rappresentanti di Padova mi fo lecito di rilevare che, nel sostenere questa linea, non abbiamo nessun pensiero di danneggiare Padova stessa. Noi pensiamo che le linee perpendicolari Milano-Verona-Padova, Mantova-Legnago-Monselice e di più la Bologna-Rovigo-Padova, siano tali, da continuare a far passare per Padova il traffico che volge verso Venezia e Trieste. D'altra parte, Treviso, per la sua posizione geografica e per la sua entità, non è tale da contrastare in questa materia con Padova. L'onorevole Luzzatti, con la sua autorevole parola, tre giorni fa, ha proposto un tracciato che la mia provincia potrebbe anche accettare, se badasse alla pura utilità della linea: il tracciato che da Montagnana va, per Padova, a Treviso.

Ma io gli faccio, col dovuto rispetto alla sua autorità parlamentare, questa osservazione: che, mentre i propugnatori del tracciato Montagnana-Camposampiero-Treviso, s'adoperano efficacemente per la linea Ostiglia-Treviso, non ho ancora veduto che l'onorevole Luzzatti s'interessi per la Montagnana-Padova-Treviso.

Sicchè egli che ci ha insegnato, l'altro giorno, a dubitare, perchè il dubbio è scientifico, mi consenta che io dubiti assai che la sua proposta si ispiri non a difendere il Veneto e l'Italia da una aggressione straniera, ma la sua Padova da una temuta aggressione dei colleghi di Treviso. (*Ilarità e commenti*).

Finisco, dicendo che auguro che il Governo possa, in seguito, studiare minutamente l'utilità di questa linea; ed auguro che l'onorevole Bertolini voglia porgere orecchio anche alle mie parole che riguardano i vantaggi economici della linea come ha discusso con spirito vivace con coloro che s'interessavano del carattere militare di essa.

Voglio augurarmi che il Governo studierà attentamente questa linea, e si persuaderà che la linea stessa è di utilità grande. Si tratta, onorevole ministro, d'una vasta zona la quale (ella la conosce) è industrie ed agricola, in progressivo, continuo sviluppo, e domanda mezzi rapidi di comunicazione pei suoi prodotti e pei suoi rapporti civili.

Onorevole Bertolini, la somma degli interessi rappresentati dalla zona che va da

Ostiglia a Treviso è tale, da richiamare tutta l'attenzione del Governo e, voglio augurarmelo, da ottenere anche pronti provvedimenti. (*Bene!*)

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi (*Segni d'attenzione*), compiendo l'incarico affidatomi ieri, mi sono dato premura di chiedere notizie sulla salute dell'onorevole Antonio di Rudini.

Sono dolentissimo d'informare la Camera che, come verrà detto in un bollettino che sarà quanto prima pubblicato, le condizioni di salute dell'onorevole Di Rudini non sono affatto tranquillanti. (*Senso*).

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

PRESIDENTE. Sull'articolo 1° l'onorevole Meardi ed altri deputati hanno presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera, considerando che la tratta Tortona-Milano, costituente l'ultimo tronco della direttissima Genova-Milano, è necessario che tocchi le città di Pavia e di Voghera, sia perchè centri ferroviari, industriali e commerciali di grande importanza, sia per ottenere brevità di percorso e risparmio di spesa; passa alla discussione dell'articolo.

« Meardi, Dal Verme, Fabri, Montemartini, Rampoldi ».

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

MEARDI. Con l'articolo 1° si chiede lo stanziamento di 150 milioni per la direttissima Genova-Tortona; riguardo ai particolari di attuazione di questa proposta, il comune, la Camera di commercio e la Banca popolare di Pavia, il municipio e la Cassa di risparmio di Voghera, hanno manifestato solennemente coi loro deliberati due voti modestissimi e cioè: 1° che contemporaneamente alla Arquata-Tortona si costituisca il raddoppio dei binari fra Tortona e Voghera; 2° che per l'ultimo tronco della direttissima sia preferito il tracciato Voghera-Pavia-Milano.

Ora, mentre nella relazione della Commissione si fa un vago accenno al primo,

nulla si dice circa il secondo che è quello che maggiormente interessa le popolazioni che abbiamo l'onore di rappresentare.

Perciò ed insieme con gli onorevoli Dal Verme, Fabri, Montemartini e Rampoldi, ho presentato l'ordine del giorno testè letto per richiamare sulle nostre aspirazioni l'attenzione della Camera e con la speranza di ottenere una benevola dichiarazione dell'onorevole ministro.

La direttissima Genova-Milano comprende tre tronchi. Per il primo, io do lode all'onorevole ministro di avere adottato il tracciato che invece di partire dalla stazione di Piazza Principe parta da quella di Brignole sboccando, con un valico di 19 chilometri, a nord dell'Appennino tra Ronco ed Arquata.

Questa soluzione proposta dall'Attendoli è invero la migliore che si potesse studiare ed è meritevole della vostra approvazione.

Il secondo tronco è quello più importante ed urgente, in quanto che provvedendo alle necessità dei bisogni futuri, quale tratta intermedia della direttissima, nello stesso tempo serve, quale complemento delle linee esistenti, a togliere le difficoltà presenti dell'esercizio ferroviario, da tutti riconosciute.

La maggior deficienza delle linee attuali consiste infatti nel concentrarsi l'intero traffico del porto sopra la tratta da Ronco a Novi; giacchè sino a Ronco si hanno due ferrovie ed una sola prosegue da Ronco verso Novi. Ne risulta un servizio difficile ed affaticato, vera paralisi che minaccia di compromettere l'avvenire del porto non solo, ma benanco lo sviluppo delle numerose industrie meravigliosamente sorte in Piemonte ed in Lombardia in questi ultimi anni, pagina confortante e gloriosa della energia e del lavoro nazionale. Inescusabile sarebbe un ritardo nell'eliminarla.

Ora l'onorevole Carmine ha già notato come la soluzione proposta dal Ministero che si costruisca intanto l'Arquata-Tortona non riesce completamente a rimediare i mali presenti, perchè nella tratta tra Ronco ed Arquata di 12 chilometri, continuerà ad accumularsi l'intero traffico del porto, producendo tutti gli inconvenienti per ovviare ai quali si invoca appunto la costruzione della direttissima. E così avremo il poco confortante risultato per tutto il tempo necessario del nuovo valico, cioè per 10 o 15 anni nell'ipotesi più favorevole, di non poter godere i benefici sperati dalla nuova

linea e neppure quelli che il perfetto completamento delle linee esistenti a nord dell'Appennino avrebbe assicurato.

L'onorevole ministro ha dichiarato che, a togliere questo grave danno, si stabiliranno nuovi posti di blocco con terzi binari nelle stazioni ed altre opere sussidiarie.

Io dubito molto che questi temperamenti d'indole provvisoria valgano a raggiungere tale scopo lodevolissimo, tanto più se aumenterà il traffico nella proporzione vagheggiata dai fautori della direttissima.

Ma su questa questione importantissima io altro non aggiungo, rimettendomi a ciò che l'onorevole ministro ha detto e passo oltre.

Piuttosto mi piace far rilevare circa questo secondo tronco, che arrivando a Tortona e qui fermandosi, si verificherà un altro degli inconvenienti che tutti i tecnici hanno riconosciuto e cioè che tra Tortona e Voghera si accumuleranno due altre grandi correnti commerciali, quelle cioè di Torino-Alessandria-Piacenza e Genova-Tortona-Milano.

Ed anche sovr'essa l'esercizio si renderà perciò laborioso, se non si penserà a costruirvi il raddoppiamento dei binari. Ed è questo appunto il primo voto manifestato dalle città di Pavia e Voghera.

L'opporvisi, col dire che ad Arquata già si separeranno i due traffici del porto verso Torino e verso Milano non è argomento serio, poichè da Tortona a Voghera si condenserà pur sempre e quello di Torino-Piacenza e quello Milano-Genova.

Ancor più strano è il pretesto che tale raddoppiamento di binari potrebbe eventualmente pregiudicare la linea Tortona-Mortara.

Giustamente l'onorevole Calissano nella sua relazione ha osservato come il raddoppio dei binari sulla linea Tortona-Voghera ha ragioni e finalità ben distinte da quelle che si propongono i fautori della Tortona-Mortara, ferrovia che si svolge in zona completamente separata e con intenti essenzialmente diversi da quelli che hanno relazione colle correnti del traffico verso Milano. Ed io di questa dichiarazione prendo atto e lo ringrazio, poichè mi affida che tale provvedimento sarà riconosciuto utile per le esigenze stesse del servizio ferroviario ed adottato.

Ed a questo riguardo soggiungerò che nel nostro ordine del giorno non abbiamo espresso questo desiderio, perchè a provve-

dere al raddoppiamento di binario fra Tortona e Voghera, come a tutti gli altri miglioramenti delle linee che le necessità di un buon servizio consigliano, provvederebbe già il disegno di legge dei 910 milioni. Non era quindi opportuno rinnovare un voto, al cui soddisfacimento l'amministrazione ferroviaria è già implicitamente autorizzata quando ne riconosca l'utilità.

E vengo all'ultimo tronco della direttissima che da Tortona deve dirigersi su Milano.

Due sono i progetti che si fronteggiano: uno è quello del Comitato Ligure-Lombardo presieduto dal senatore Piaggio, il quale da Tortona corre su Milano senza preoccuparsi delle zone intermedie passando per Binasco.

Il secondo è quello fatto studiare dal Comitato provinciale pavese, col quale si può andare da Tortona a Milano, o con raddoppiamento di binario delle linee attuali, pur costruendo un nuovo ponte sul Po e sul Ticino, oppure con una rettifica, molto conveniente sotto tutti gli aspetti, da Voghera per Pavia a Milano secondo i progetti Attendoli-Riccadonna.

Il concetto del Comitato Ligure-Lombardo era quello di costruire ed esercitare una direttissima affatto indipendente dalle linee governative. Infatti partiva da Genova con stazione indipendente, a Tortona avea altra stazione indipendente verso la Scrivia, a Milano si arrestava infine con altra stazione a San Cristofaro nei pressi di porta Ticinese.

Questa ferrovia avrebbe dovuto essere adunque come una grandiosa tramvia elettrica che congiungesse direttamente le due metropoli Ligure e Lombarda senza preoccuparsi delle città intermedie. Ma una volta che lo Stato ha deciso di costruire esso questa ferrovia e di esercitarla, scompaiono le ragioni per persistere in tale obiettivo.

Nè pare ragionevole spendere più di 900 milioni per una nuova ferrovia, togliendone il contatto a centri industriali, commerciali e ferroviari così importanti come Pavia e Voghera.

È fuori di dubbio che agli interessi locali deve prevalere quello supremo dello Stato.

Ma nella presente questione i desiderii di Pavia e di Voghera non lo contrastano, ma lo garantiscono, giacchè (e questo è es-

senziale) importano un tracciato e più breve di quello per Binasco, e meno costoso.

Io non entrerò in dettagli a tale riguardo. Abbiamo presentato un memoriale che ciò dimostra vittoriosamente.

PRESIDENTE. Tutte queste cose sono estranee all'articolo completamente!

MEARDI. No, onorevole Presidente: sono tutte cose che giustificano l'ordine del giorno che abbiamo presentato, perchè non si lasci fuori Pavia e Voghera.

Voghera è punto necessario di smistamento per le correnti del traffico lombardo ed adriatico.

Da natura fu costituita vera località strategica ferroviaria.

Pavia è capoluogo di provincia, sede di fiorente università, centro importante di ferrovie, futuro porto primario della navigazione fluviale. Sarebbe proprio incomprendibile che queste due città venissero trascurate quando col loro abbandono non si raggiunge nè l'obiettivo del minore percorso nè tanto meno quello della minor spesa.

La stessa Commissione Adamoli nella sua relazione (da pagina 44 a 45) esaminò a fondo questo problema e con valide argomentazioni giustificò il voto esplicito che la direttissima nell'ultima sua tratta toccasse Pavia e Voghera.

Ora noi confidiamo che l'onorevole ministro, il quale della Commissione accettò le altre conclusioni, non avrà difficoltà ad accoglierle anche sopra questo punto che tanto interessa le nostre popolazioni.

Il nostro desiderio è ragionevole.

Esso non esorbita dal limite delle proposte governative, non ne sconvolge l'euritmia organica.

Il raddoppiamento dei binari tra Tortona e Voghera completa l'Arquata-Tortona. E quando si ravviserà necessario procedere alla costruzione anche dell'ultimo tronco della nuova grandiosa arteria, noi chiediamo che delle nostre aspirazioni si tenga conto e che con tale obiettivo si facciano predisporre gli studi opportuni. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Gallino.

GALLINO. Sarò brevissimo. Quando circa un anno fa svolsi la mia interpellanza sul servizio ferroviario del porto di Genova sostenendo la necessità della costruzione della direttissima, ho dimostrato come doveva considerarsi parte integrante della direttissima stessa Genova-Milano il raddoppiamento fra Ronco ed Arquata.

Perchè quattro sono i binari che fanno capo a Ronco, e pur quattro sono i binari al di là di Arquata: per cui fra Ronco ed Arquata rimarrebbe uno strozzamento, cioè il servizio ferroviario fatto con due soli binari.

Ho avvalorato allora la necessità di eliminare subito quell'inconveniente colla costruzione di due nuovi binari, anche per mettere il servizio al riparo di possibili interruzioni della linea che sarebbero stati veri disastri per il commercio del porto. A questa conclusione del resto anche la Commissione Adamoli era pervenuta.

L'onorevole ministro nella sua risposta, condannando la linea Ronco-Voghera, ha accennato appunto alla Ronco-Tortona. Questo mi aveva fatto supporre che il raddoppiamento dei due binari fosse stato compreso nel suo progetto di costruzioni ferroviarie ora concretato nel disegno di legge in discussione. Ma nelle dichiarazioni di quest'oggi il ministro è stato molto reciso. Ha detto: nel tratto Ronco-Arquata, che è di dodici chilometri, riconosco che c'è una strozzatura, e quivi provvederò facendo due o tre sezioni di blocco con doppi binari di precedenza, e questo perchè sonvi difficoltà per la costruzione nel raddoppio del tronco.

Io che vivo là, e che sono tecnico ferroviario, posso dichiarare che queste difficoltà non esistono.

Ad ogni modo io non voglio adesso che il ministro *ex abrupto* mi dia una risposta e mi prometta piuttosto una soluzione che l'altra, e per quanto reputi sia più conveniente costruire altri due binari invece che ricorrere a sezioni di blocco, domando solamente che ora mi dica che sceglierà tra le varie sezioni di blocco o il doppio binario a seconda che le esigenze del servizio del traffico lo consiglieranno. Specialmente perchè io ho la fiducia che, data la trazione elettrica, su quel tratto di linea, verrà tale un movimento di traffico che bisognerà per forza ricorrere al servizio su quattro binari.

PRESIDENTE. Così tutti gli oratori iscritti sull'articolo 1 hanno parlato. Spetta quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici di rispondere ai vari oratori che hanno parlato su questo articolo, e di dichiarare se accetta i sette emendamenti ed i due ordini del giorno.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Cantarano non potrei se non ripetere le ragioni, che già dissi all'onorevole

Spirito Francesco ieri l'altro e che all'indirizzo suo e degli altri firmatari degli ordini del giorno relativi alla direttissima Roma-Napoli esposi oggi, per spiegargli come con mio dispiacere io non possa accettare il suo emendamento, come non fui in grado di accettare l'ordine del giorno suo e di altri colleghi di Napoli, che a lui si erano associati.

L'onorevole Rebaudengo sarà sodisfattissimo, credo, per l'emendamento che si introdusse nel testo dell'articolo. Grazie a quell'emendamento, il raddoppio del binario da Carmagnola a Bra sarà compiuto senza alcuna dipendenza dalla decisione fra la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, ed il raddoppio del binario da Bra a Ceva.

Quanto all'onorevole Leali, egli si è riservato di parlare sopra un altro articolo e quindi allora gli darò opportuna risposta.

All'onorevole Pascale non potrei altro dire se non che egli ha combattuto per una causa già vinta.

All'onorevole Micheli torno ad esprimere il dispiacere di non poter accettare il suo ordine del giorno, perchè ho già dichiarato di non poter accettare gli ordini del giorno, che, per la costruzione della medesima linea, erano stati presentati durante la discussione generale.

Ringrazio l'onorevole Baranello di aver preso atto con sodisfazione della dichiarazione fatta rispetto alla linea Lucera-Campobasso. Però osservo che io non ho dichiarato che si abbiano da fare gli studi per tale linea, ma solamente che nulla ostava a che venisse fatta la revisione dell'ammontare della spesa risultante dal progetto, che fu altra volta esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Quanto agli onorevoli Mango, Ridola e Mendaia, io debbo pregarli di ritirare tutti i loro emendamenti. Credo di aver dimostrato, ormai, in più occasioni, che per le ferrovie della Basilicata lo Stato fa con questa legge, se sarà approvata, tutto quello, che è materialmente possibile fare.

È inutile prefiggere termini più brevi di quelli, che i tecnici giudicano assolutamente necessari per la materiale costruzione delle linee; nè vale iagnarsi che, solo ora, lo Stato provveda alla costruzione diretta, e che prima sia restata abbandonata la costruzione delle linee della Basilicata, poichè la legge del 1904 aveva determinato che fino al 31 dicembre 1906 potesse provve-

dersi alla loro costruzione solo con la concessione all'industria privata.

Questa concessione non si è verificata, ma ciò non dipese da alcuna deficienza nell'azione dei miei predecessori. (*Interruzione del deputato Mendaja*).

Alla proposta della costruzione diretta bisognava, onorevole Mendaja, premettere anche degli studi, perchè una delle ragioni, per cui le linee della Basilicata non poterono essere concesse all'industria privata, fu che i preventivi di spesa erano notevolmente inferiori al vero. Come già ho avuto occasione di dire, per quelle linee era stata preventivata una spesa di 50 milioni, e invece gli studi, compiuti in questi ultimi tempi, hanno messo in chiaro che la spesa sarà di 90 milioni.

Mi pare che lo Stato, assumendo un onere doppio di quello originariamente preventivato per la costruzione delle ferrovie della Basilicata, abbia dato la dimostrazione del massimo buon volere verso quella regione.

Quindi, senza discutere particolareggiatamente intorno all'uno, piuttosto che all'altro emendamento, prego i colleghi della Basilicata di volerli ritirare tutti. Io non posso accettare nemmeno quello dell'onorevole Mango, relativo alla Lagonegro-Spezano, perchè esso tenderebbe a far costruire a scartamento ordinario questa linea, mentre tutte le altre linee sia della Calabria, all'infuori della Cosenza-Paola, sia della Basilicata sono a scartamento ridotto.

Ora, francamente, già si oppongono delle ragioni tecniche a tramutare questa linea dallo scartamento ridotto allo scartamento ordinario; ma io debbo anche osservare che muterebbero essenzialmente le condizioni del suo costo di costruzione ed ho già dichiarato che non è possibile accettare alcuna variante, relativa a linee già decretate, che possa accrescere ulteriormente il sacrificio, già notevolissimo, che lo Stato fa, assumendo l'onere della loro costruzione.

Quanto all'onorevole Gatti, non posso, con mio dispiacere, se non ripetergli le ragioni, per le quali il Governo non accetta la proposta relativa alla costruzione della Ostiglia-Treviso, senza però disconoscere, come ho detto l'altro giorno, che un grande sviluppo del traffico locale potrebbe in futuro giustificare la costruzione di quella linea. Nell'augurio che ciò avvenga, mi associo all'onorevole Gatti perchè, se egli rap-

presenta la provincia che si trova ad uno dei capi di quella linea, io rappresento con non minore amore di lui la provincia, che si trova all'altro capo.

Quanto all'onorevole Meardi, egli ha rievocata un'antica questione, che fu trattata anche di recente, perchè l'abbiamo dibattuta insieme nelle sedute del 12 e del 13 marzo. Io non accetto il suo ordine del giorno, che pregiudicherebbe la questione precisamente in senso opposto a quello, a cui concludono gli studi fatti.

Ad ogni modo è bene che non si voti sull'ordine del giorno Meardi, nell'interesse stesso della cosa, perchè il Governo in tal caso dovrebbe pregare la Camera di respingerlo e la questione rimarrebbe definitivamente pregiudicata.

Oggi si domanda al Parlamento di autorizzare la costruzione della Genova-Tortona: quando verrà altri al posto mio a chiedere la costruzione della linea da Tortona a Milano, sarà allora il momento di decidere la questione relativa al percorso di Voghera, che l'onorevole Meardi ha difeso con tanto valore.

E finalmente vengo all'onorevole Gallino.

L'onorevole Gallino può essere persuaso che non solo il Governo, ma la stessa Amministrazione ferroviaria, ha il massimo interesse perchè, costruito il tratto da Arquata a Tortona, la strozzatura da Ronco ad Arquata abbia a produrre i minori inconvenienti possibili.

Io gli ho accennato ad alcuni provvedimenti, che già fin d'ora l'Amministrazione ha creduto di studiare e che si propone di attuare; ciò non esclude che, se altri miglioramenti, se altri espedienti fossero possibili, sarebbero certo attuati, quando però non avessero da importare una spesa eccessiva, perchè bisogna considerare che si tratterebbe soltanto di una sistemazione provvisoria, e le spese fatte, per grandissima parte, diverrebbero inutili, quando la nuova galleria diventasse un fatto compiuto.

Per queste considerazioni, debbo pregare la Camera a voler votare tal quale fu proposto, unitamente dal Governo e dalla Commissione, l'articolo 1° del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole ministro, le aggiunte degli onorevoli Wollemborg, Artom, Astengo, Luciani e Salandra, sono tutte respinte?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Tutte.

PRESIDENTE. Domanderò ora ai proponenti degli ordini del giorno se intendano mantenerli o ritirarli.

Onorevole Micheli?

MICHELI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Meardi?

MEARDI. Prendo atto della dichiarazione che la questione non rimane pregiudicata, ed ho tanta fiducia che gli studi che si dovranno fare in avvenire daranno ragione al mio ordine del giorno, e intanto, per non pregiudicare la questione, lo ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti.

Vi sono prima i tre emendamenti dell'onorevole Mango.

Onorevole Mango, che cosa intende di fare?

MANGO. Li ritiro.

Intanto per quanto riguarda il primo e la Lagonegro-Castrovillari, voglio augurarmi che, avendo tutti esauriti i miei sforzi per ottenere lo scartamento ordinario, giacchè deve mantenersi il ridotto, voglia il Governo disporre che sollecitamente si venga all'appalto del primo tronco da Lagonegro, e si approntino gli altri con le modifiche accennate nel mio discorso.

Per l'altro emendamento sulle tre ferrovie di Basilicata, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che il Governo cercherà di non servirsi del termine massimo di sedici anni ed affretterà invece il più che è possibile la costruzione di quelle linee.

Ritiro poi anche il terzo emendamento, con la fiducia che i fondi siano sufficienti, e se vi saranno storni, essi verranno subito integrati con nuovi stanziamenti; solo così potrà, per quanto con ritardo, venire anche per la mia provincia una giustizia riparatrice. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Astengo, ritira o mantiene la sua aggiunta alla lettera f?

ASTENGO. L'onorevole ministro non mi ha risposto.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè l'onorevole Astengo non ha parlato, dimenticai di dire il mio pensiero a riguardo della sua aggiunta.

ASTENGO. L'avevo già svolta in sede di discussione generale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Astengo l'aveva già svolta, il torto è mio e ne domando venia.

Dichiaro dunque all'onorevole Astengo che egli può tranquillamente ritirare il suo emendamento, perchè alla elettrificazione del tratto San Giuseppe-Ceva si provvede con i fondi della legge del 1906. Non v'è bisogno di autorizzazione; ed io ho assunto l'impegno sicuro della esecuzione a breve scadenza di questo lavoro.

ASTENGO. Prendo atto [di questa dichiarazione e ritiro il mio emendamento aggiuntivo.

PRESIDENTE. Onorevole Luciani, mantiene o ritira la sua aggiunta?

LUCIANI. Debbo fare una dichiarazione. Io svolsi il mio emendamento adducendo a sostegno degli elementi di fatto precisi e determinati e argomenti di varia natura. Contro questo emendamento sono mossi in guerra il relatore, il ministro, ed anche l'onorevole Pascale.

Il relatore ed il ministro hanno dichiarato di non poterlo accettare per rispetto, che io credo eccessivo, alla legge del 1904; l'onorevole Pascale ha aggiunto altre considerazioni; ma se io ho bene inteso - giacchè i rumori della Camera rendevano malagevole l'ascoltarlo - in queste considerazioni non c'era nulla che io non avessi previsto e combattuto nel discorso tenuto ieri l'altro alla Camera. Che se pure qualche cosa di nuovo e di diverso ci fosse stato, devo dichiarare che l'intonazione insolitamente personale che l'onorevole Pascale ha voluto dare alle sue parole, mi dispensebbe dal replicare.

Per quello che riguarda le dichiarazioni dell'onorevole ministro e del relatore, io credo che le disposizioni di una legge, specialmente quando gli atti parlamentari dimostrano che durante l'elaborazione della legge stessa si sospettò di avere accolto una risoluzione che non rispondeva ai bisogni locali, venuta l'occasione di un *omnibus* ferroviario, possono essere modificate; e ad ogni modo dichiaro che io non potevo attendermi tutta la resistenza che è stata opposta ad un emendamento che contiene semplicemente l'invito a compiere nuovi studi.

D'altronde, all'onorevole ministro Bertolini devo richiamare alla memoria poche parole che sentii pronunziare da un ministro di grande talento nell'aula parlamentare.

Il ministro è lo stesso onorevole Berto-

lini e la dichiarazione è stata fatta oggi stesso. Egli ha parlato, solo due ore addietro, della democrazia moderna, « la cui principale salvezza — sono sue testuali parole — sta appunto nella mutabilità delle leggi ».

Ad ogni modo, preso atto anche della dichiarazione esplicita fatta ieri dal relatore che la causa da me sostenuta non è pregiudicata; e poichè a me interessa moltissimo precisamente questo: che l'argomento non corra rischio di essere pregiudicato, mentre esso attende dalla forza degli eventi la sua soluzione logica, non insisto nel mio emendamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cantarano, insiste nel suo emendamento non accettato dal Governo ?

CANTARANO. Avendo fiducia nella conferma per la seconda volta avuta nelle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che la direttissima avrà quanto prima sarà possibile il suo compimento, ritiro il mio emendamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Salandra, insiste sul suo emendamento ?

SALANDRA. L'onorevole ministro ha fatto dichiarazioni tali in ordine alla questione del doppio binario sulla Bologna-Brindisi che io mi dichiaro soddisfatto, specialmente per ciò che riguarda l'intenzione dell'amministrazione ferroviaria che il doppio binario in un tempo ragionevole sia completato, e per l'affidamento dato che con la legge che dovrà essere presentata prima del 31 dicembre 1909 si provvederanno i fondi per il suo completamento. Io ringrazio l'onorevole ministro di queste dichiarazioni e non ho ragione d'insistere sul mio emendamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Artom, ella insiste nella sua aggiunta ?

ARTOM. Non insisto.

PRESIDENTE. Ora rimane soltanto (e l'ho serbato per ultimo appunto perchè è il più importante) l'emendamento dell'onorevole Wollemborg.

Anche questo non è accettato dal Governo. Onorevole Wollemborg, vi insiste ?

WOLLEMBORG. Devo constatare che è mancata ogni confutazione dei dati, degli argomenti, delle dimostrazioni offerte sull'utilità, sulla necessità e sull'urgenza della linea da me, con altri cento deputati, caldeggiata.

Quei dati, quegli argomenti, non furono, nonchè distrutti, nemmeno scalfiti dalle con-

trarie affermazioni: le dimostrazioni nostre rimangono intatte, confortate oggidì dalla sicura parola dell'illustre collega generale Mazzitelli.

Vi è, onorevoli colleghi, una considerazione politica che non può sfuggire alla Camera: lo stato d'animo attuale delle popolazioni venete, che sono tra le più laboriose, le più tranquille, le più devote alle istituzioni. Ma se quello stato d'animo perdesse, anche quelle sane condizioni potrebbero subire qualche alterazione.

La presentazione dell'ordine del giorno dell'onorevole Luzzatti è un sintomo; significa che i nove nostri colleghi che lo hanno firmato, non chiudendo l'orecchio alle voci che vengono dalle nostre provincie, si sono accostati a noi.

Ma l'opinione pubblica delle nostre provincie non potrà acquetarsi per un ordine del giorno generico e dilatorio, che rimarrà come l'espressione di una buona intenzione.

Nè potrà illuminarla, me lo permetta l'onorevole Luzzatti, che vedo con piacere presente nell'aula, quell'idea del rettifilo Montagnana-Padova, di cui egli ci ha parlato, e che, con buona pace del suo ignoto consigliere, non servirebbe a nulla; e tanto meno potrà illuminarla, perchè esso si immergerebbe nell'oscurità del sottosuolo, con una serie di costosissime gallerie.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Wollemborg, ella non può avere privilegi sopra gli altri.

WOLLEMBORG. Io non voglio privilegi; domando solo eguaglianza di trattamento.

PRESIDENTE. Appunto perciò la invito a limitarsi a dichiarare se insiste nel suo emendamento.

WOLLEMBORG. Io ringrazio l'onorevole Luzzatti delle sue amichevoli esortazioni, ma non posso seguirlo nel suo incerto eclettismo ferroviario-militare. E quando egli con la sua dolce ed eloquente parola insisteva, io chiedevo a me stesso: siamo in una corte d'amore o in una assemblea politica, dove ciascuno ha da prendere chiare, intere, precise le sue personali responsabilità ?

La nostra coscienza non può acquetarsi di fronte a semplici affermazioni non dimostrate, di fronte alla allegazione di parer troppo, a comune notizia, caratterizzati dalla qualità che Montaigne attribuiva all'uomo quando lo definiva « essere ondeggiante e diverso ».

Io sfido qualunque tecnico a contestare la utilità grandissima, per il trasporto di truppe a nord-est di una linea intermedia tra le due arterie Milano-Vicenza e Bologna-Mestre!

Io sfido qualsiasi tecnico a negare la necessità di una tale linea sussidiaria per la eventualità di interruzioni sull'una o sull'altra delle esistenti. In quale condizione ci troveremmo con la linea più settentrionale, seriamente esposta a minacce dal Garda, in caso di un accidente qualsiasi tra Monselice e Padova, onde resterebbero paralizzate insieme la Bologna-Rovigo e la Mantova-Legnago?

E si può affrontare a cuor leggero una simile eventualità?

Ma gli effetti di tale spaventosa paralisi sarebbero scongiurati per l'esistenza di una linea intermedia, interna e protetta naturalmente, tra Berici ed Euganei come la Ostiglia-Treviso.

E il Parlamento italiano esiterà? Esiterà per 14 milioni? E anche i mezzi per fronteggiare questa spesa ho indicato nel mio discorso.

Perciò, onorevoli colleghi, noi dobbiamo insistere, convinti che, qualunque sia per essere il risultato del voto imminente, questa costruzione dovrà farsi a breve scadenza.

Avremmo desiderato, onorevole Giolitti, che ella ne avesse acquistato il merito. Comunque, noi voteremo come c'impone la nostra coscienza di veneti e di italiani.

PRESIDENTE. Debbo avvertire che sull'emendamento dell'onorevole Wollemborg è stata chiesta la votazione nominale. Però credo che molti dei firmatari di tale domanda siano assenti, e dovrò interrogare l'onorevole Wollemborg ed i suoi colleghi, per accertare se siano presenti i quindici deputati prescritti dal regolamento per ottenere la votazione nominale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. (Segni di viva attenzione). L'onorevole Wollemborg, quando svolse le ragioni per le quali proponeva questa linea, indicò due ordini di considerazioni. Il primo era di considerazioni economiche, l'interesse cioè delle popolazioni il cui territorio questa ferrovia avrebbe toccato.

Io credo che se questo solo fosse stato l'argomento, come tutti i nostri colleghi,

che avevano proposto linee nuove nell'interesse di paesi ai quali essi erano più intimamente legati, vi rinunziarono, anche l'onorevole Wollemborg a quella da lui proposta avrebbe rinunziato. Credo anzi che coloro i quali firmarono in gran numero questa proposta, certamente non ebbero di mira la questione economica.

Io quindi metto fuori discussione questa parte degli argomenti addotti dall'onorevole Wollemborg, perchè, ripeto, sono certo che, se il solo interesse economico avesse consigliato lui a proporre questa linea, egli avrebbe seguito l'esempio dei colleghi e non avrebbe insistito.

Resta, adunque, l'altra parte, quella alla quale più specialmente egli ha accennato oggi, e cui accennò anche qualche altro oratore, quella cioè dell'interesse militare. E qui mi spiego perfettamente come molti nostri colleghi abbiano sottoscritto questa proposta, perchè essi avevano innanzi agli occhi unicamente il disegno di legge per costruzioni di ferrovie, il quale non contiene altro per le provincie venete, se non l'aggiunta delle due linee Belluno-Cadore e S. Vito-Motta-Portogruaro; e così hanno potuto ritenere che questi due fossero soltanto provvedimenti che il Governo aveva proposto nell'interesse della mobilitazione dell'esercito.

Ma le dichiarazioni fatte dal Governo ripetutamente, e soprattutto le ampie spiegazioni date dal mio collega, il ministro dei lavori pubblici, dimostrano che la costruzione di quelle due linee è parte secondaria del programma che riflette la difesa del paese, e che invece la parte principale, più sostanziale, più grave di questo programma consiste nel raddoppiamento ed aumento di binari su linee esistenti, negli impianti nuovi, nei piccoli tratti, occorrenti per rendere più rapidi i movimenti: tutti provvedimenti questi ai quali si fa fronte coi fondi che sono assegnati dall'altra legge, da quella cioè che assegna 900 milioni pel miglioramento della rete esistente.

Qui viene la questione: è sufficiente o no questa serie di provvedimenti che il Governo prende? Ecco il problema! Ora, da una parte io ho tutte le autorità militari responsabili, le quali dichiarano che quel piano è il migliore che si possa fare; dall'altra, vi sono opinioni individuali, espresse da persone le quali non conoscono ancora, e non possono conoscere, quali siano i provvedimenti che, entro il limite di quei 900 milioni, il Go-

verno si è proposto di prendere. Da una parte, il parere dei responsabili e dei competenti; dall'altra parte, pareri rispettabilissimi, ma opinioni personali, di gente che non ha nè la responsabilità nè la conoscenza dei fatti. Ora, domando se sia possibile che, in un Parlamento, si venga a dichiarare che i provvedimenti proposti dal Governo sono insufficienti, senza con ciò dichiarare che il Governo è indegno di stare al suo posto, perchè non ha il sentimento della responsabilità sua e dei suoi doveri verso la Patria.

WOLLEMBORG. No, è la questione di metodo che si discute. (*Rumori*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. La questione è tutta questa: si propone di aggiungere una linea ad un binario, e con questo il programma rimane completo...

WOLLEMBORG. No, una parte.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Un binario solo non serve a nulla in questo caso, perchè non v'è nemmeno la possibilità di far ritornare indietro il materiale ferroviario.

È uno dei più grossi errori che si possano commettere, affidare il servizio di mobilitazione ad una ferrovia ad un binario solo. Questa è l'opinione di tutti i competenti.

Ora domando se sia immaginabile che un Governo possa accettare una proposta di questo genere. Si propone infatti di spendere 17 milioni per fare una ferrovia, che non servirebbe, poichè una ferrovia ad un binario non soddisferebbe allo scopo cui si mira, e che non si sa inoltre se non disturberebbe poi il movimento delle altre linee, perchè ne interseca quattro, onde probabilmente ciò che potrebbe dare essa con un binario solo lo toglierebbe alle altre quattro linee, di cui una gran parte, se non tutte, sono a doppio binario: cosicchè invece di far del bene si farebbe del male.

Quindi, onorevole Wollemborg, non se l'abbia a male, ma io la prego di non insistere su tale questione, perchè col voler far credere che la sicurezza dell'Italia dipenda dalla esistenza di una linea, che tutti i tecnici ritengono non serva a nulla (perchè la linea ad un binario non ha nessuna potenzialità di questo genere) ella non rende un buon servizio alla causa così nobile, che ha impreso a difendere con intenzioni rettilissime, di cui nessuno dubita.

Ad ogni modo io prego chi ha firmato questo emendamento, nella convinzione che

i provvedimenti presi fossero quelli soltanto contenuti nel presente disegno di legge, di considerare invece che la parte maggiore, la parte più intensa dell'opera del Governo è quella cui si provvede con un'altra legge, con fondi, che sono già stati votati dal Parlamento, e quindi essi evidentemente non possono ritenere che questo emendamento, come viene proposto, abbia neppure lontanamente quel fine patriottico che ad esso è stato dato.

Ripeto all'onorevole Wollemborg la preghiera di non insistere su questo emendamento. Evidentemente esso, se fosse approvato significherebbe che la Camera non solo ritiene che il Governo non senta il suo dovere di responsabilità e non abbia studiato questa questione, ma ritiene anche incompetenti le autorità militari chiamate a studiare questo così elevato ed alto problema.

Quindi, rinnovando all'onorevole Wollemborg la preghiera di non insistere, devo pregare la Camera di non approvare l'emendamento, perchè altrimenti dovrei considerare il suo voto come un voto di esplicita sfiducia in una delle più alte responsabilità, nella soluzione delle più alte questioni che possano incombere ad un Governo. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Wollemborg, ora che ha sentito le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio insiste ancora nel suo emendamento?

WOLLEMBORG. Non posso non riconoscere anche la forma cortese che l'onorevole presidente del Consiglio ha adoperato nel rivolgermi la preghiera di non insistere nel mio emendamento.

Io lo pregherei a mia volta di darmi l'affidamento che questa questione sarà esaminata con sollecitudine (*Vivi commenti*). Quando avessi questo affidamento dall'onorevole presidente del Consiglio, mi arrenderei alla sua preghiera.

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho difficoltà di rispondere all'appello dell'onorevole Wollemborg, ma in questo senso.

Gli studi fatti affermano che questa linea non gioverebbe alla mobilitazione dell'esercito; però, ad un tempo, non posso non dichiarare che non crediamo chiusa l'era degli studi, (*Commenti*) e se studi ulteriori dimostreranno che il programma possa avere un ulteriore svolgimento, in non intendo

affatto mettere le colonne d' Ercole agli studi compiuti.

WOLLEMBORG. Allora, prendendo atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio che, ho ferma fiducia, condurranno in un tempo, che reputo assai vicino, al trionfo della causa che abbiamo sostenuto in questa discussione, ritiro l'emendamento. (*Approvazioni - Commenti*).

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo primo con le modificazioni proposte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e delle quali ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. Avanti! avanti! (*Conversazioni generali*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli deputati:

Art. 2.

Per le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati secondo le disposizioni del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile. In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per l'ammortamento in cinquanta anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle contabilità dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, depurati dalle spese di esercizio da calcolarsi in base al coefficiente determinato nell'atto di concessione: tale compartecipazione fa carico al bilancio dell'Amministrazione stessa e non può eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non può avere durata superiore a settanta anni;

c) la concessione può essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale cor-

rispondente alle residue annualità per sovvenzioni e compartecipazioni ai prodotti, depurato dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è fatta per legge. Col relativo disegno di legge saranno comunicati al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato sulla necessità che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

Per effetto della presente legge, il Governo è autorizzato a concedere in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo Pontassieve, San Vito Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue lire 15,000 per la Belluno-Cadore e lire 8,500 per le altre.

Quando nel termine di un anno dalla promulgazione della presente legge non abbia avuto luogo la concessione di tali linee, il Governo è autorizzato ad assumerne la costruzione diretta nei limiti di spesa di lire 15,900,000 per l'Asti Chivasso, lire 15,800,000 per la Belluno-Cadore, lire 7,100,000 per la Borgo San Lorenzo-Pontassieve, e lire 8,000,000 per la S. Vito-Motta-Portogruaro, provvedendosi ai relativi stanziamenti con la legge di bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

In tal caso i progetti già presentati possono essere acquistati dal Governo con le norme dell'articolo seguente, e sono devolute al tesoro le offerte che dovranno essere state previamente assunte dagli enti interessati.

L'onorevole ministro propone dopo il capoverso quinto che finisce con le parole « *rete di Stato* » di aggiungere un altro capoverso così concepito: « alle condizioni stesse è obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione ».

Va bene, onorevole ministro dei lavori pubblici?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente.

Propongo poi che nel comma che parla

delle linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, ecc., sia aggiunta la parola « anche » destinata a togliere il dubbio, che con l'articolo secondo, mentre si dà una facoltà al Governo, resti soppressa la facoltà che il Governo ha già, di concedere ferrovie in costruzione ed in esercizio. Se per qualcuna di quelle linee si ravviserà non sussistere sin da principio la imprescindibile necessità dell'esercizio di Stato, se ne potrà fare la concessione all'industria privata, non solo per la costruzione, ma anche per l'esercizio, salvo a provvedere col riscatto in base all'articolo 5 quando la necessità dell'esercizio di Stato si sarà verificata.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone inoltre che nel capoverso sesto dopo le parole è *autorizzato a concedere*, si aggiunga: *anche*, ecc.

Su quest'articolo 2 sono iscritti quattro oratori: l'onorevole Leali, l'onorevole Scorciarini-Coppola, che ha svolto i suoi emendamenti...

SCORCIARINI-COPPOLA. Eccetto uno.

PRESIDENTE. ...e gli onorevoli Agnetti e Fera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Ho chiesto di parlare, perchè il silenzio del ministro e della Commissione mi fa presagire che del mio ordine del giorno non si tiene alcun conto, come del resto della maggior parte degli altri che sono stati presentati.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Io ho fatte le mie dichiarazioni per il suo ordine del giorno. Era mio dovere, e le ho fatte.

LEALI. La ringrazio. Ad ogni modo ho presentato questo emendamento per avere almeno il maggior sussidio di 13 mila lire a chilometro per questa strada trasversale, che del resto mi sembra risponda anche alle parole che ha dette il relatore, che cioè le linee longitudinali hanno bisogno delle trasversali per uno sffollamento. Queste sono le sue precise parole dette ieri in principio del suo discorso.

Ora, prendendo atto di queste parole del relatore, io vorrei che si aggiungesse all'articolo 2 questo emendamento per dare il sussidio massimo a questa linea che è di assoluta necessità tanto per il commercio quanto sotto il punto di vista militare.

Io mi contento di una buona parola, non di una promessa seria... (*Viva ilarità*) È

naturale, perchè quando il ministro mi avrà detta una buona parola, siccome mi auguro di vederlo per molto tempo a quel banco, sarò qui a ricordargliela, e spero che anche i suoi successori faranno onore alla sua parola se mai egli non fosse più a quel posto. Perciò insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Agnetti non è presente.

L'onorevole Scorciarini-Coppola ha facoltà di parlare.

SCORCIARINI-COPPOLA. Io invoco dalla Camera non oltre cinque minuti di benevola attenzione.

Molte voci. Sono troppi!

SCORCIARINI-COPPOLA. Orbene, due minuti, allora. (*Si ride*).

Prendo coraggio e mi contenterò pure di due minuti perchè devo trattare di una linea che ha avuta una lunga covatura. (*Si ride*). Dunque non devo ricordare i precedenti. Dico solo, per giustificare le ragioni per cui abbiamo domandata la inclusione in questo articolo 2 della Telese-Cajanello, dico solo che essa rappresenta nella sua brevità di soli 44 chilometri come un punto di sutura o un ponte di rapido passaggio dalla Foggia-Napoli alla Napoli-Roma, col gran vantaggio di agevolare ed abbreviare il percorso nientemeno che da sei delle provincie meridionali verso quel gran centro di consumo e di affari che è Roma per chilometri 34.

Non bisogna considerare dunque questa linea in sè ma nel tutto del quale entrerebbe a far parte. Ora è come una arteria alla quale manchi qualche pezzo o che sia interrotta: nè si tratta di un'arteria piccola la cui flessuosità è poco male, ma si tratta di un'arteria di grosso calibro, poichè dietro di essa ci sono 3 milioni di abitanti e 25 mila chilometri quadrati e dall'altra una città importantissima, quale è Roma. Oltre a questo grande vantaggio economico, che certamente non è locale, essa presenterebbe il vantaggio di facilitare molto l'esercizio della rete in quel punto, perchè non ha pendenze superiori del 10 per mille, sicchè la spesa effettiva di trasporto di una tonnellata-chilometro da Telese a Cajanello si ridurrebbe ad un quarto dell'attuale, sia per l'abbreviamento, sia per il facile trainamento.

Infine, essa è di costo minimo, poichè ha una lunghezza di appena 44 chilometri ed un costo di appena 140 mila lire a chilometro. Tutto ciò è stato riconosciuto dai

corpi competenti consultivi, poichè di questa linea è stata già completata l'istruttoria da due anni: il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne ridusse la lunghezza e prescrisse il più forte armamento, e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato nel dare il parere favorevole alla sua costruzione suggerì che lo Stato doveva riserbarsene comunque l'esercizio.

Evidentemente dunque essa ha tutti i requisiti delle linee contemplate nell'articolo 2°, e perciò riteniamo giustificata la proposta del nostro emendamento. In ogni modo esprimo il voto che il Governo vorrà comunque facilitarne la costruzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Fera ha presentato il seguente emendamento:

Nel penultimo comma, dopo le parole: San Vito-Motta-Portogruaro; aggiungere: e il tronco Rogliano-Catanzaro contemplato dalla legge 25 giugno 1906 e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue lire 13,200.

Ma non essendo presente l'onorevole Fera, si intende che lo abbia ritirato.

L'onorevole Ciappi ha presentato i seguenti due emendamenti:

Aggiungere alla lettera a) dopo le parole: occorrente alla costruzione, queste altre: da calcolarsi in base al tasso d'interesse indicato nel primo capoverso dell'articolo 5 della presente legge; e dopo le parole: sovvenzione governativa, queste altre: prefissata nell'avviso d'asta o di licitazione privata di cui all'articolo seguente.

Nella lettera c), alle parole: al saggio stabilito nell'atto di concessione, sostituire: al saggio netto del 4 per cento.

L'onorevole Ciappi ha facoltà di svolgerli.

CIAPPI. Onorevole Presidente, vorrei far rilevare una cosa. Data l'importanza di questa legge e dato che da cinque ore stiamo qui con una tensione di mente che ci ha stancati, crederei che fosse il caso di rimettere il seguito di questa discussione a martedì. (*Oh! oh! — Rumori*).

Voci. No! no!

CIAPPI. Vorrei allora sapere dall'onorevole ministro, se accetta questi miei emendamenti all'articolo secondo.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Presidente, se permette, darò qualche spiegazione all'onorevole Ciappi.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Ciappi ha studiato assai diligentemente la legge con quella competenza tecnica che gli è propria. Ma, evidentemente, non ci siamo intesi sul concetto informatore del sistema delle sovvenzioni per semplice costruzione. Noi abbiamo inteso, onorevole Ciappi, di mettere in grado il concessionario di provvedere alla costruzione della linea con tre diversi mezzi finanziari: con la sovvenzione, con la compartecipazione ai prodotti, con le offerte degli enti locali.

Ora, cosa succederà, se la licitazione non andrà deserta? Che sarà proposto un ribasso sulla sovvenzione, il quale equivale ad un ribasso sul costo di esecuzione del progetto.

Ora mi pare che qualcuno degli emendamenti dell'onorevole Ciappi contraddica a questo concetto, inquantochè il ribasso non concerne la quota di compartecipazione ai prodotti, ma solo l'ammontare della sovvenzione.

Un'altra delle obiezioni dell'onorevole Ciappi riguarda il saggio di capitalizzazione, che egli vorrebbe determinato in misura fissa del 4 per cento. Ora io lo prego di considerare la ragionevolezza della disposizione da me proposta ed accolta dalla Commissione.

Invero il saggio lordo di capitalizzazione è basato sull'interesse effettivo del consolidato nei tre mesi anteriori alla domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo per cento.

Per tal modo proponiamo un saggio, il quale è necessariamente variabile, ed è giusto che sia variabile, perchè possono esservi dei periodi, in cui essendo molto alto il valore di borsa della rendita, si possono trovare capitali ad ottime condizioni; ed in questo caso sarebbe assurdo che lo Stato rendesse possibile un guadagno straordinario per i capitali impiegati nella costruzione di ferrovie.

Viceversa potrebbe discendere notevolmente il valore di borsa della rendita, e in tal caso non potremmo pretendere da quelli, che impiegano i loro danari nelle ferrovie, che essi ne traessero un frutto minore di quello che potrebbero conseguire da un titolo così sicuro, come è quello della rendita pubblica.

Queste considerazioni sono di una evidenza intuitiva; dunque è giusto che, sia per le sovvenzioni di semplice costruzione, sia per quelle di costruzione ed esercizio

si tenga conto del valore che hanno i capitali nel momento, in cui si sta concludendo l'affare; e quando si disciplinano i riscatti, dobbiamo necessariamente tener conto del saggio dell'interesse nel giorno in cui l'operazione finanziaria fu combinata.

Dobbiamo pur metterci in mente che della beneficenza agli uomini d'affari non vogliamo e non dobbiamo chiederne, perchè se gli uomini d'affari si mettono a fare della beneficenza, segnano la propria rovina, e noi non abbiamo da desiderare la rovina delle imprese private perchè sarebbe un danno anche per lo Stato che alle imprese deve affidare alcune costruzioni ferroviarie.

Come dobbiamo garantirci contro i guadagni eccessivi delle imprese, così dobbiamo fare patti tali per cui chi impiega il proprio danaro nelle ferrovie corra bensì quella ragionevole alea, che naturalmente è insita in tal genere di imprese, come in ogni altra impresa, ma non sia esposto a supreme jatture.

Queste sono le ragioni delle particolari disposizioni, alle quali l'onorevole Ciappi, certo con ottimo intendimento, ma partendo da concetti parecchio diversi dai miei, suggerisce emendamenti che io lo prego, dopo queste spiegazioni e dopo altre che potrà dargli, di voler ritirare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciappi.

CIAPPI. Credo che sia opportunissimo, anzi necessario, far sapere ai concorrenti all'asta o alla licitazione privata per la concessione della costruzione di una linea, fin da quando se ne pubblica l'avviso, quale sia la differenza fra l'annualità necessaria ad ammortizzare il capitale di costruzione e la sovvenzione, differenza la quale viene corrisposta al concessionario sotto forma di compartecipazione ai prodotti della linea; perchè se il concorrente non conoscesse questa differenza, evidentemente non saprebbe, nè potrebbe orizzontarsi sopra il ribasso che avesse intenzione di fare sulla sovvenzione governativa.

Per stabilire questa differenza fra l'annualità e la sovvenzione è evidente che bisogna conoscere e l'annualità e la sovvenzione, e per conoscere l'annualità necessaria ad ammortizzare il capitale di costruzione bisogna conoscere il periodo di ammortamento ed il tasso d'interesse.

Ora, mentre si parla qui del periodo di ammortamento in 50 anni, non si dice quale

sia il tasso dell'interesse in base a cui deve essere calcolata l'annualità.

Io credo che questo tasso dell'interesse per chiarezza debba essere quello stesso che è stato fissato nell'articolo 5 della presente legge; e se l'onorevole ministro dà questa interpretazione a tale articolo, vale a dire che il tasso dell'interesse per stabilire l'annualità sia lo stesso di quello che viene segnato all'articolo 5 suddetto, credo che ciò sia sufficiente per togliere questa ambiguità. Quanto però alla sovvenzione, che è l'altro termine della differenza, debbo osservare che di sovvenzioni ne abbiamo due: quella che viene indicata dal Governo, quando pubblica l'avviso d'asta, e quella che il Governo dovrà poi corrispondere all'aggiudicatario.

Ora qui bisogna ben precisare qual'è la sovvenzione da togliersi all'annualità: se è quella che il Governo offre nell'avviso d'asta, o quella per cui rimane aggiudicata la concessione. Lei comprende, onorevole ministro, che la cosa è molto diversa. Quindi mi pare molto opportuno, per chiarire la portata di quest'articolo, di dire che la differenza da pagarsi al concessionario sotto forma di compartecipazione agli utili dell'esercizio, è da stabilirsi proprio sulla sovvenzione che viene offerta dal Governo nell'avviso d'asta.

Quanto al tasso di capitalizzazione, mi permetto d'osservare che la legge 20 marzo 1865, all'articolo 284, prevede il caso che il Governo possa riscattare una ferrovia concessa all'industria privata; e nello stesso articolo è detto che, se in tal caso il concessionario voglia convertire le annualità in un capitale, si deve adottare il saggio di capitalizzazione del 5 per cento.

Dunque, fin dal 1865, questo saggio è fisso. D'altro lato, io osservo, che, nel 1865, si fissò il 5 per cento, perchè allora era questo il tasso legale; ma oggi, fortunatamente, per le cambiate condizioni economiche del nostro paese, il saggio legale è del 4 per cento. Io quindi credo che, volendosi dal concessionario convertire le sue annualità in capitale corrispondente, il saggio legale debba adottarsi al 4 per cento.

Contemporaneamente credo opportunissimo di fissare questo saggio; ma se anche non lo si volesse fissare al 4, bensì al 5, credo che si debba sempre fissarlo preventivamente, affinchè non nascano delle contestazioni, quando si debbono stipulare gli atti di concessione.

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

PRESIDENTE. Parli.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Cominciamo dal tasso lordo di capitalizzazione.

Questo comprende l'interesse, l'ammortamento e le imposte.

Dunque non c'è nulla di eccessivo nello affidarsi a quello, che sarà il valore corrente del denaro sul mercato nel momento in cui la concessione si farà.

Gli altri dubbi dell'onorevole Ciappi provengono dal confondere il dato d'asta con quello che sarà offerto come risultato della gara.

Ora, nell'avviso di licitazione è indicata una determinata sovvenzione; ma questa è un'indicazione provvisoria, come tutte le indicazioni di prezzo degli avvisi d'asta; mentre è già fissa e definita la quota di compartecipazione.

Ora mi sembra che tutto questo risulti dalla dizione dell'articolo nel più chiaro modo; e quindi prego l'onorevole Ciappi di volersi contentare di queste spiegazioni e di quelle altre che, se vorrà, potrò dargli privatamente.

CIAPPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Ciappi, non può davvero parlare tre volte...

CIAPPI. Non c'è intesa fra noi. Siccome la differenza fra l'annualità e la sovvenzione deve essere corrisposta sotto forma di compartecipazione ai prodotti...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma l'altra è chiamata provvisoria. Legga l'articolo terzo: « L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo ».

CIAPPI. Nell'articolo secondo si dice che la differenza è stabilita dall'annualità, meno la sovvenzione... (*Interruzioni*)... Se quindi non si dice qual'è la sovvenzione che si deve togliere dall'annualità, la gara è vana, i concorrenti riducono la sovvenzione quanto vogliono, perchè ciò che cedono col diminuire la sovvenzione lo riprendono sotto forma di compartecipazione ai prodotti.

PRESIDENTE. L'onorevole Mango ha facoltà di parlare. Ma parla da capo delle linee della Basilicata? (*Si ride*).

MANGO. Invoco le attenuanti perchè adempio ad un dovere verso quella nobile regione, ed il patriottismo dell'onorevole Marcora, per consentirmi che ancora bre-

vemente faccia notare al ministro che, se il Governo ha riconosciuto la necessità delle ferrovie di Basilicata, ne faciliti la esecuzione al pari della Portogruaro; e se esse possono essere concesse alla industria privata con il sussidio di cui è dotata la suddetta linea, voglia il Governo accordare anche alle nostre linee eguale sussidio.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanelli ha facoltà di parlare.

GIOVANELLI. Di fronte alla dichiarazione fatta dall'onorevole ministro di acconsentire all'aggiunta della parola « anche » la quale determina che è in facoltà del ministro di concedere queste linee anche per l'esercizio, e non solo per la costruzione, il mio emendamento non ha più ragione di essere e perciò lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice ha un emendamento sulla ferrovia elettrica dell'Etna, che ha già svolto.

Quindi adesso ha facoltà di parlare l'onorevole...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Scusi, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Le chiederò poi se insiste.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ma quando ho svolto il mio emendamento?

PRESIDENTE. Ieri, nella discussione generale. L'ho udito bene, e tutta la Camera lo ha udito.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Permetta, onorevole Presidente, io non ho...

PRESIDENTE. Vorrebbe mettere in dubbio le mie parole?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io non metto in dubbio la sua buona fede...

PRESIDENTE. Io me ne appello alla Camera!

DE FELICE-GIUFFRIDA. ...ma ieri, quando accennai a leggere quest'emendamento, ella mi domandò se intendevo di svolgerlo, ed io mi riservai...

PRESIDENTE. L'emendamento era stampato; ed ella lo svolse.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ella avrà creduto che io lo abbia svolto. Io non metto in dubbio le sue parole, ma dall'altro canto mi consenta di dire che io non intesi svolgere il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ella si riservò solo di parlare sull'articolo quinto. Su questo emendamento all'articolo secondo, ella udrà tra poco la risposta del ministro.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici.

Quanto all'onorevole Leali, ripeterò, che, sebbene io consideri, come lo considererebbe ogni italiano, un giorno lieto quello, in cui si potesse fare quella ferrovia, non vi ravviso allo stato attuale delle cose quei caratteri, che possono giustificare la costruzione di ferrovie nuove; e pertanto, facendo i migliori auguri per l'avvenire, io non posso per il presente prendere alcun impegno in proposito, e prego l'onorevole Leali di ritirare il suo emendamento.

All'onorevole Scorciarini-Coppola debbo fare la stessa dichiarazione per la Telescaianello, augurandomi pure che, essendo questa linea una di quelle di cui è richiesta la concessione piena, possa l'istruttoria dimostrare che essa meriti un sussidio, il quale valga a renderne possibile la costruzione.

Quanto all'onorevole Mango sono dolente di dovere ripetere le dichiarazioni già fatte e che si riassumono in un *non possumus* finanziario.

Quanto all'onorevole Giovanelli, prendo atto con piacere che abbia ritirato il suo emendamento, poichè i suoi desideri sono soddisfatti col lieve emendamento che è stato proposto da me ed accettato dalla Commissione al quinto comma dell'articolo 2.

Finalmente assicuro l'onorevole De Felice che apprezzo l'efficacia degli argomenti, ai quali aveva accennato chiaramente l'altro giorno in appoggio del suo emendamento. Ma debbo tornare a dire a lui quello che dissi in risposta all'onorevole Majorana Giuseppe, cioè che in Sicilia vi sono già in esercizio più di 1,500 chilometri di ferrovie e che ne stiamo costruendo altri 440.

Dunque, francamente, mi pare che non sia questo il momento di elevare, sia pur soltanto per la Sicilia, i limiti massimi delle sovvenzioni chilometriche allo scopo di procurare artificiosamente ulteriori costruzioni di ferrovie. Mi pare che con questi 440 chilometri, che si stanno costruendo, resta saturato il mercato della mano d'opera in Sicilia, e non è il caso di compromettere la costruzione delle ferrovie che a noi tutti preme di vedere compite al più presto, gettando sul mercato delle altre costruzioni ferroviarie, le quali non farebbero che rarefare, rendere più costosa la mano d'opera.

Per queste ragioni, prego l'onorevole De Felice di non insistere nel suo emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giovanelli e Mango avevano dichiarato già di non insistere nei loro emendamenti. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

CALISSANO, relatore. A nome della Giunta debbo fare una dichiarazione.

La Commissione accetta l'aggiunta, proposta dal ministro all'articolo 2, della parola *anche*, cioè: « per effetto della presente legge il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione la linea Asti-Chivasso ». (*Commenti*).

Abbiano pazienza, onorevoli colleghi, non rumoreggino, perchè la questione è di grande importanza: e l'importanza, onorevole ministro, si è rilevata anche in questo momento, lo dico candidamente.

Con questa aggiunta si viene a consacrare quello che io credevo implicito nella legge, ma che è bene chiarire; ed è per questo che la Commissione ha accettato che, quando si tratta di linee che presumibilmente si dovrebbero concedere in sola costruzione e invece, per mutate condizioni, se ne debba fare la concessione non per la sola costruzione, ma anche per l'esercizio, il Governo abbia il diritto di fare ciò, senza venire avanti alla Camera a domandare l'autorizzazione.

Per me, ripeto, era implicito nel disegno di legge e avrei fatto a meno della *anche*, perchè è principio fondamentale della legge che queste debbano essere quelle certe linee di necessità improrogabile, di utilità, ecc., di cui abbiamo già parlato. Ma poichè si tratta di chiarire, siamo perfettamente d'accordo: chiarire specialmente questo: nel caso che lo Stato conceda queste linee, non più col sistema della sola costruzione, ma della costruzione e dell'esercizio, il sussidio quale sarà? Il sussidio sarà... (*Movimento del ministro dei lavori pubblici*). Mi lasci dire, onorevole ministro, non abbiamo potuto affiatarci prima; ma poichè l'osservazione sorge in questo momento, è opportuno che la Camera s'interessi di questa questione.

Il sussidio sarà quello preveduto in questo articolo? Evidentemente no: sarà il sussidio nei limiti di cui già si parla in articoli successivi. Ora, poichè questo dubbio non chiarito poteva dar luogo a qualche interpretazione equivoca, io, accettando il consiglio che mi è venuto da uno degli autorevoli e competentissimi membri della Commissione, in questo momento, ho creduto mio dovere di produrre questo dubbio

innanzi alla Camera; perchè, se la Camera erede di chiarire con apposita aggiunta la disposizione, onde impedire equivoci futuri, lo faccia: se, invece, la Camera crede che sia sufficientemente spiegata già nell'articolo di legge questa che è l'interpretazione nostra, la Camera accetti l'interpretazione stessa in questo senso: che cioè il sussidio, nel caso di concessione e di esercizio, non sia più quello contemplato in questo articolo di legge, ma quello di cui nelle disposizioni che riflettono le condizioni di costruzione e di esercizio insieme.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono perfettamente d'accordo, e non potrei non esserlo con l'egregio relatore, perchè l'articolo 2 dà facoltà di procedere ad una concessione di semplice costruzione; e pertanto rimane solo la facoltà nel Governo di procedere, per queste stesse linee, a concessioni di costruzione e di esercizio; ma evidentemente la facoltà del Governo, rispetto ad una concessione affatto diversa, come è quella di costruzione e di esercizio, è regolata dalle disposizioni relative alle concessioni di costruzione e di esercizio, e non a quelle di semplice costruzione.

PRESIDENTE. Onorevole Ciappi, insiste nei suoi emendamenti?

CIAPPI. Poichè sono proprio convinto della necessità dell'emendamento che ho proposto alla lettera a), io vi insisto.

PRESIDENTE. Ed insiste sull'altro?

CIAPPI. Sull'altro, quello della lettera c), non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Leali?

LEALI. Dopo le dichiarazioni benevole dell'onorevole ministro, io spero che terrà in considerazione quella linea, e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Scorciarini-Coppola...

SCORCIARINI-COPPOLA. Ripeto le parole dell'onorevole Leali.

PRESIDENTE. Onorevole De Felice, insiste?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Il ministro mi ha risposto a proposito dell'attuale aggiunta all'articolo 2, riferendosi all'emendamento da me presentato all'articolo 5. Quindi non posso nè insistere, nè non insistere. Però, avendo chiesto di parlare sull'articolo 5, potrò su questo svolgere le mie idee; ma ripeto che ieri non intesi di svolgere questo emendamento all'articolo 2.

PRESIDENTE. Non si ricorda che persino parlò, in proposito, di una relazione Bianchi? (*Si ride*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. Accennai solamente a questo...

PRESIDENTE. Senta, onorevole De Felice, ora io debbo sapere se insiste nel suo emendamento, per poter continuare...

DE FELICE GIUFFRIDA. Ossequente come sono alle esortazioni del Presidente, dichiaro che non insisto su questo emendamento; riservandomi di parlare sull'articolo 5.

PRESIDENTE. È già iscritto.

Ora non resta dunque che l'emendamento dell'onorevole Ciappi, il quale alla lettera a) dopo le parole: « *occorrente alla costruzione* », vuole che sieno aggiunte queste altre: « *da calcolarsi in base al tasso d'interesse indicato nel primo capoverso dell'articolo 5 della presente legge* ».

Dunque, onorevole ministro dei lavori pubblici non accetta?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No.

PRESIDENTE. La Camera ha già udito le ragioni per cui il ministro non accetta l'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Ciappi.

Lo metto a partito.

(*Non è approvato*).

Poi l'onorevole Ciappi propone che dopo le parole: « *sovvenzione governativa* », siano aggiunte queste altre: « *prefissata nell'avviso d'asta o di licitazione privata di cui all'articolo seguente* ».

Anche questa aggiunta non è accettata dal Governo.

La metto a partito.

(*Non è approvata*).

Quindi l'articolo secondo rimane con le sole modificazioni proposte dal Governo e delle quali ho già dato lettura.

Lo metto a partito.

(*È approvato*).

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Agli articoli 3 e 4 non vi sono nè oratori iscritti, nè proposte; quindi si potrebbero anche votare.

Voci. A domani, a domani!

FORTIS, *presidente della Commissione*. Finiamo, finiamo!

PRESIDENTE. Però se la Camera vuol rimettere a domani la continuazione...

FORTIS, *presidente della Commissione*. Ma finiamo stasera!

PRESIDENTE. Procediamo, dunque.

Art. 3.

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con unico esperimento, o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, sieno ritenute idonee e di notoria solvibilità.

L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di lire 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale è definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e della compartecipazione ai prodotti, a norma dell'articolo precedente.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per metà fra concessionario e Stato, con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo sieno richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della compartecipazione ai prodotti è aumentato in ragione del maggior costo delle opere, da determinarsi d'accordo od a mezzo di tre arbitri nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente

della Corte di appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme vigenti nelle concessioni di ferrovie all'industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Durante la concessione lo Stato può sempre rivalersi sulla sovvenzione e sulle quote di compartecipazione ai prodotti per i danni di cui all'articolo 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

Anche in quest'articolo terzo, il Governo propone d'introdurre le seguenti aggiunte:

Dopo il decimo capoverso aggiungere: « al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il Ministero dei lavori pubblici coi fondi autorizzati dalla legge 6 giugno 1907, n. 300 e con quelli che saranno stanziati nel bilancio dei lavori pubblici ».

Nell'ultimo capoverso dopo la parola *sovvenzione* aggiungere: « che non risulti vincolata a norma dell'articolo 7 della presente legge ».

Su questo articolo terzo vi sono inoltre due proposte, una dell'onorevole Ciappi, che è conseguenza diretta di quella, che è stata respinta poco fa, ed è la seguente:

Nel terzo comma, alle parole: provvisoriamente determinata dal Governo, sostituire: offerta dal Governo nell'avviso d'asta o di licitazione privata.

Credo che l'onorevole Ciappi non vorrà insistervi.

È presente l'onorevole Ciappi?
(Non è presente).

Non essendo presente, s'intende che egli rinuncia alla sua proposta.

L'altra proposta è dell'onorevole Scorticarini-Coppola così formulata:

Nell'ultimo comma, dopo le parole: rivalersi sulla sovvenzione, aggiungere: non vincolata a servizio di obbligazioni od a garanzia di altre operazioni finanziarie, in conformità dell'articolo 8 della legge 1907, n. 540, e del successivo articolo 7.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ciò è stato implicitamente accettato coll'emendamento della Commissione.

PRESIDENTE. Dunque la ritira, onorevole Scorciarini-Coppola?

SCORCIARINI-COPPOLA. La ritiro.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 3 con le aggiunte proposte dal Governo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Art. 4.

Alla dotazione di materiale mobile e all'esercizio delle linee che lo Stato costruisce direttamente si provvede con legge.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è però autorizzata ad esercitare provvisoriamente i tronchi che si apriranno all'esercizio entro il 30 giugno 1910, ed a provvedere il relativo materiale rotabile e di esercizio coi fondi autorizzati dalla legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Con legge si provvede pure all'assunzione dell'esercizio, da parte dello Stato, di linee concesse all'industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario, ed alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti alla rete di Stato.

Su questo articolo 4 è iscritto l'onorevole Alessio Giulio: intende di parlare ora?

ALESSIO GIULIO. Chiedo che il seguito di questa discussione sia rimesso ad altra seduta.

PRESIDENTE. L'onorevole Alessio, usando del suo diritto, perchè sono ormai passate le sette, chiede di rimettere ad altra seduta il seguito di questa discussione, ed io non posso rifiutarmi.

Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Per la seduta di domani è già stabilito lo svolgimento di sei interpellanze. Vi è anche un elenco di petizioni, sulle quali la Giunta è pronta a riferire. Se poi la Camera crede, si potrebbe anche stabilire che, ove rimanga tempo, si continui la discussione della legge ferroviaria.

Onorevole presidente del Consiglio?

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io credo che nella seduta di domani, essendovi molte interpellanze, non rimarrà tempo per continuare un argomento così importante come la legge fer-

roviaria. Piuttosto si potrebbero aggiungere nell'ordine del giorno alcune leggi, di quelle che non danno luogo a discussione per utilizzare anche la seduta del lunedì, e sarebbero precisamente quelle che portano all'ordine del giorno d'oggi i numeri: 27, 33, 36, 37 e 88, che sono leggi di ordine assolutamente secondario; più quella che porta il numero 39, che è urgentissima, perchè è la proroga del termine per la esportazione degli oggetti di antichità e belle arti, che è bene possa andare in tempo al Senato.

CREDARO. Domanderei che il numero 39 fosse iscritto per primo all'ordine del giorno, perchè ha carattere di somma urgenza.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Credo che il posto sia indifferente, perchè le altre sono leggi che non porteranno discussione alcuna.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, iscriveremo dunque nell'ordine del giorno per domani, in principio di seduta, subito dopo le petizioni, la discussione dei disegni di legge indicati.

Interrogazione e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura della interrogazione e delle interpellanze presentate oggi.

MORANDO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio sui criteri ai quali si è informato per modificare con decreto reale le disposizioni del lascito Basatti con grave danno della popolazione di Laterina, a favore della quale il Basatti aveva testato.

« Arturo Luzzatto ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sui criteri che intenda seguire il Governo, nella scelta del progetto per la costruzione della linea ferroviaria Civitavecchia-Orte.

« Canevari ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda opportuno disporre lo studio:

a) di una ferrovia Ariano di Puglia-

