

## LXXIV.

## 1ª TORNATA DI MARTEDÌ 29 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ANDREA COSTA.

## INDICE.

<b>Bilancio</b> dei lavori pubblici ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .	Pag	3228
ASTENGO . . . . .		3250
DANEO . . . . .		3235
GIUSSO . . . . .		3228
MOSCA TOMMASO . . . . .		3243
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>		
Modificazioni al comma 3° dell'articolo 10 della legge 12 gennaio 1909, relativo ai canoni governativi del dazio consumo dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . .		3225
Proroga al 31 dicembre 1909 del termine fissato dalla legge 30 giugno 1909, per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali . . . . .		3226
ABIGNENTE <i>della Commissione</i> . . . . .		3226
LACAVA, <i>ministro</i> . . . . .		3226
Proroga della durata delle società cooperative . . . . .		3226
LACAVA, <i>ministro</i> . . . . .		3226
Proroga al 1° gennaio 1911 del termine stabilito dall'articolo 2 della legge 24 maggio 1903, sull'ordinamento della Colonia Eritrea per la promulgazione del codice della marina mercantile, e al 1° gennaio 1910 dei termini stabiliti dagli articoli 13 e 14 della detta legge, per la pubblicazione della raccolta degli atti dell'autorità in vigore in Eritrea . . . . .		3227
Esercizio provvisorio del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-10 a tutto il mese di dicembre 1909 . . . . .		3227
Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1908-909 . . . . .		3227

Approvazione del disegno di legge: Modificazione del comma 3° dell'articolo 10 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 relativo ai canoni governativi del dazio consumo dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione del comma 3° dell'articolo 10 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 relativo ai canoni governativi del dazio consumo dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, *segretario*, legge: (Vedi Stampato n. 177-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

« Al 3° comma dell'articolo 10 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, è sostituito il seguente:

« A siffatto scopo sono devoluti i fondi pervenuti dal 1° luglio 1908 e quelli che perverranno in seguito allo Stato, sino a tutto l'anno 1915, in conseguenza delle disposizioni contenute negli articoli 87, 88, 89 e 110 del testo unico di legge 7 maggio 1908, n. 248. La somma che ancora occorra, oltre l'ammontare di tali proventi, farà carico al bilancio dello Stato: se invece l'ammontare di tali fondi eccederà l'importo complessivo degli sgravi concessi ai sensi delle disposizioni precedenti del presente articolo, l'eccedenza sarà devoluta ai comuni considerati nell'articolo 88 del citato testo unico di legge ».

La seduta comincia alle 9.5.

CAMERINI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

**Discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1909 del termine fissato dalla legge 30 giugno 1908, n. 303, per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1909 del termine fissato dalla legge 30 giugno 1908, n. 303, per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tariffa dei dazi doganali.

Si dia lettura del disegno di legge.

**CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 210-A).**

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

L'onorevole Rubini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera fa voto che il Governo studi l'uso industriale e la posizione in tariffa doganale della giobertite torrefatta e magnesite impura, impiegata nella costruzione e rifacimento dei forni per la produzione dei lingotti di acciaio dolce e ferro omogeneo, al fine di conservarle, colle cautele che fossero attualmente necessarie, la franchigia doganale di cui, in linea di fatto e per assimilazione, ebbe a fruire sino agli ultimi tempi; e lo facoltà a introdurre le modificazioni necessarie nella tariffa doganale e nel repertorio, previo parere favorevole del collegio dei pariti, mediante decreto reale, da convertire, ove occorra, in legge ».

**ABIGNENTE, della Commissione.** Onorevole Presidente, debbo avvertire che la Commissione e il Governo accettano l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini.

**LACAVA, ministro delle finanze.** Sì, lo accettiamo.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, ponga partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

« Il termine fissato dalla legge 30 giugno 1908, n. 303, per la proroga dell'applicazione

provvisoria delle disposizioni contenute nella legge 15 luglio 1906, n. 353, è ulteriormente prorogato fino al 31 dicembre 1909.

« La presente legge cesserà di avere effetto anche anteriormente al 31 dicembre 1909, col giorno in cui avesse applicazione come legge dello Stato il disegno di legge n. 191 presentato alla Camera dei deputati il 14 giugno 1909 ».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

**Approvazione del disegno di legge: Proroga della durata delle Società cooperative.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga della durata delle Società cooperative.

Onorevole ministro delle finanze, su quale testo deve aprirsi la discussione?

**LACAVA, ministro delle finanze.** Sul testo concordato tra Governo e Commissione.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Si dia lettura del disegno di legge.

**CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 161-A).**

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura:

« Le Società cooperative in forma anonima, legalmente costituite prima della promulgazione della presente legge, si presumono facilmente prorogate per un periodo di tempo eguale a quello originariamente stabilito, qualora la proroga stessa non sia esplicitamente esclusa dagli statuti.

« Le assemblee dei soci hanno sempre facoltà di deliberare lo scioglimento delle società nelle forme e con le maggioranze stabilite nei rispettivi statuti.

« I soci i quali, al termine della durata statutaria della società, non intendano di continuare a farne parte, hanno diritto di recedere, a norma di legge, entro quindici giorni da quello in cui si compie la durata predetta ».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

**Approvazione del disegno di legge: Proroga al 1° gennaio 1911 del termine stabilito dall'articolo 2 della legge 24 maggio 1905, n. 203, sull'ordinamento della Colonia Eritrea, per la promulgazione del Codice della marina mercantile, e al 1° gennaio 1910 dei termini stabiliti dagli articoli 13 e 14 della detta legge per la pubblicazione della raccolta degli atti dell'autorità pubblica in vigore in Eritrea.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 1° gennaio 1911 del termine stabilito dall'articolo 2 della legge 24 maggio 1905, n. 205, sull'ordinamento della Colonia Eritrea, per la promulgazione del Codice della marina mercantile, e al 1° gennaio 1910 dei termini stabiliti dagli articoli 13 e 14 della detta legge per la pubblicazione della raccolta degli atti dell'autorità pubblica in vigore in Eritrea ».

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 218-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« Il termine stabilito dall'articolo 2 della legge 24 maggio 1905, n. 205, per quanto riguarda la promulgazione nella Colonia Eritrea del Codice per la marina mercantile ed il relativo regolamento è prorogato al 1° gennaio 1911.

« I termini stabiliti negli articoli 13 e 14 della legge citata, per quanto riguarda la pubblicazione degli atti dell'autorità pubblica in vigore nella Colonia Eritrea, sono prorogati al 1° gennaio 1910 ».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

**Approvazione del disegno di legge: Bilancio provvisorio del bilancio del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910 a tutto il mese di dicembre 1909.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: **Esercizio provvisorio del bilancio del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910 a tutto il mese di dicembre 1909.**

migrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910 a tutto il mese di dicembre 1909.

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge. (V. Stampato n. 217-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

#### Articolo unico.

Fino a che non siano rispettivamente tradotti in legge gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910, e non oltre il 31 dicembre 1909, il Governo del Re è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie e pagare le spese ordinarie e straordinarie del Fondo stesso e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione presentati alla Camera dei deputati, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nel relativo disegno di legge per la loro approvazione, qual risulta approvato dalla Giunta generale del bilancio.

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

**Approvazione del disegno di legge: Mutui e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'esercizio finanziario 1908-1909.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: **Mutui e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'esercizio finanziario 1908-1909.**

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 209-A).

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

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

*Articolo unico.*

Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni di lire 351,595 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1908-909, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

È approvata altresì l'istituzione del capitolo 139-ter di cui alla tabella medesima.

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

CAMERINI, segretario, legge:

**Tabella delle maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1908-909**

*Maggiori assegnazioni.*

Capitolo 21. Spese postali. . . . .	L.	1,500
Capitolo 101. Indennità di tramutamento al personale della Amministrazione esterna delle imposte dirette . . . . .	»	10,000
Capitolo 125. Assegni ed indennità di giro, di alloggio, di servizio volante ed altre per la guardia di finanza . . . . .	»	210,000
Capitolo 126. Indennità di tramutamento e di missione per la guardia di finanza . . . . .	»	130,000
Capitolo 139-ter. Personale degli ispettori superiori delle gabelle. Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	»	95
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L.</b>	<b>351,595</b>

*Diminuzioni di stanziamento.*

Capitolo 124. Premi di rafferma ai sotto ufficiali ed alle guardie di finanza (articolo 12 della legge 19 luglio 1906, numero 367) . . . . .
 L. | 160,000 |

Capitolo 132. Costruzione, riparazione, manutenzione ed esercizio dei battelli di proprietà dello Stato e fitto di piroscafi e battelli privati per la sorveglianza finanziaria. . . . .
 » | 50,000 |

Capitolo 140. Personale di ruolo dei laboratori chimici delle gabelle (Spese fisse) . . . . .
 L. | 11,595 |

Capitolo 157. Personale di ruolo - dogane (Spese fisse) . . . . .
 » | 130,000 |

**Totale . . . . .** **L.** | **351,595** |

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

**Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

GIUSSO. Egregi colleghi! Chi non è stato l'anno passato nelle Puglie e non ha potuto avere l'occasione, che ho avuto io in parecchie visite da me fatte con la Commissione di inchiesta sulle condizioni dei contadini, non si può fare una idea precisa della desolazione di quelle popolazioni e delle loro sofferenze per la mancanza assoluta dell'acqua da bere.

Il Governo del Re, e qui lo dico con ogni convinzione e con grande piacere, fece da parte sua tutto ciò che poteva, per venire in aiuto di quelle sitibonde popolazioni. L'acqua veniva per ordine del Governo da tutte le parti, e non solo da Napoli da cui ordinariamente viene l'acqua nelle Puglie, ma da altre provincie le strade ferrate portavano acqua quasi ogni giorno. Furono noleggiati molti piroscafi per portare acqua e non solo dal Regno, ma anche dalla Dalmazia e dall'Albania; malgrado ciò, la mancanza dell'acqua era tale, che si assisteva a spettacoli proprio desolantissimi.

I serbatoi erano assaltati dalla folla che domandava spesso, non una brocca d'acqua, ma un sorso, per dissetarsi. Le popolazioni dei monti discendevano nelle pianure e là, in fondo ai torrenti, in vere pozzanghere, attingevano acqua che poi trasportavano o a spalla o in dorso di mulo o di asino, sino all'altezza di 500 metri e più, come ho potuto constatare.

Fu alla vista di questo doloroso spettacolo che sorse in me il pensiero di fare ogni opera perchè venissero affrettati i lavori dell'acquedotto del Sele, dal quale solo le tre Puglie possono aspettarsi salute. Uguale pensiero venne nella mente di parecchi colleghi della Deputazione pugliese.

Questo problema fece parte integrale dei nostri discorsi elettorali e, venuti qui alla Camera, dopo le elezioni generali, fu concorde in noi il pensiero di presentare una mozione, perchè i lavori fossero affrettati, e la motivammo con questo concetto che, essendo ora dimostrata la possibilità tecnica dell'acceleramento, invitavamo ed invitiamo il Governo a provvedere.

Ed ora mi si consenta di riferire un fatto che riguarda me personalmente, che è bene che la Camera sappia. Quando, nel 1901, io aveva l'onore di far parte del Consiglio della Corona ed apparecchiava il disegno di legge sull'acquedotto pugliese, che fu approvato dal Consiglio dei ministri, credeva e, fermamente credeva, che tutta l'intera opera potesse essere compiuta nello spazio di sette anni.

Ma a questa mia ferma credenza si opponevano le difficoltà grandi che facevano gl'ingegneri governativi. Essi dicevano che era possibile forse compiere questa gigantesca opera anche in un breve volgere di anni, ma che le difficoltà a cui si andava incontro erano tante e di tal natura, da non permettere di stabilire un termine preciso.

E la maggiore difficoltà che si affacciava, lo ricordo, era questa. Qui si tratta di un'opera fatta in gran parte non all'aperto, ma in galleria: quali saranno i terreni che incontreremo? E se ci capita quello che è avvenuto nel traforo della galleria detta della Cristina, sulla linea Napoli-Foggia, in cui, arrivati ad un certo punto, le argille scagliose, che si rigonfiano al contatto dell'aria, fecero ostruire la galleria e si dovette ricominciare da capo? Chi ci dice, domandavano essi, che non incontreremo difficoltà simiglianti? Ed allora non è possibile prevedere con una certa prudenza il termine in cui questi lavori possono essere compiuti. Quindi anzichè di sette anni essi credevano che la durata di quest'opera dovesse essere almeno di dieci, dodici ed anche quindici anni e più.

Or bene di fronte a questa preoccupazione, quantunque l'opera dell'acquedotto pugliese fosse stata studiata con la più grande serietà da ingegneri valorosi e da illustri geologi, pur

non di meno le difficoltà poste innanzi dagli ingegneri mi colpirono e dovetti cedere a malincuore; non avrei mai accettato però che i lavori potessero andare al di là dei nove o dieci anni.

Questo antecedente io l'ho voluto ricordare qui, perchè spiega come e perchè io venga oggi a presentare questa mozione.

Non è certo per vanità che io ho posto innanzi questo mio antecedente, ma per dimostrare che fino dal giorno in cui pensai di presentare una legge per l'acquedotto pugliese, io era spinto dal vivissimo desiderio di dare alle Puglie l'acqua da bere nel minor tempo possibile.

Ed ora entro nell'argomento.

Ma è possibile affrettare i lavori dell'acquedotto pugliese? Io ripeto in tutta coscienza: non solo è possibile ma lo credo facile. Ma donde viene questa mia persuasione? Viene dal fatto che la maggior parte, la parte più difficile di questo lavoro, cioè quella che riguarda il traforo delle gallerie non dà ora più alcuna preoccupazione.

Di metri 96,070 di galleria, ne sono già stati appaltati 68,589, anzi di questi una parte è già in istato di esecuzione.

E qui mi consenta la Camera di parlare un po' di queste gallerie, le quali sono la parte più importante dell'acquedotto pugliese. Tutte le gallerie del tronco principale dell'acquedotto, che è lungo circa 216 chilometri, dalle sorgenti a Fasano, ha nel suo percorso ben 63 gallerie, di cui nel primo tronco 17, nel secondo 8, nel terzo 2, nel quarto 15, nel quinto 2, nell'ultimo 19.

Non mi intrattengo qui a nominarle, perchè sarebbe inutile.

Richiamo l'attenzione della Camera principalmente sul primo tronco, nel quale vi sono non solo 17 gallerie, ma, fra quelle, le più importanti di tutta la serie. E dico le più importanti, perchè intendo le più difficili a compiere. La più lunga delle gallerie, quella del Murge, che conta ben 16 chilometri di lunghezza, non è tanto difficile da compiere, perchè vi si possono fare parecchi pozzi dai quali attaccare in molte parti il lavoro.

Io mi restringo quindi a parlare principalmente del primo tronco, nel quale vi è la galleria dell'Appennino, lunga 15,109 metri e poi fra le maggiori, le gallerie dette Toppo Pescione lunga 5,462 metri, Croce del Monaco che ne ha 7,319 e Ginestra che ne ha 8,414.

Ora, se veniamo a considerare queste

quattro gallerie, troviamo che questa è veramente la parte più grave di tutta l'opera, quella che fin da principio destava le maggiori apprensioni. Però per non allungare di troppo il mio discorso, io esporrò brevemente il mio pensiero intorno alle principali gallerie di questo tronco.

Per quelle di Toppo Pescione, Croce del Monaco e Ginestra, quantunque lunghe, pure a detta delle autorità tecniche governative, dalle quali soltanto io ho attinto i dati che mi servono e che esporrò in questo mio discorso, le difficoltà non sono grandi, perchè possono in parte praticarsi dei pozzi dai quali attaccare da diversi punti queste gallerie.

La difficoltà principale quindi si restringe alla grande galleria dell'Appennino, lunga come vi ho detto, 15,109 metri. Questa però va divisa in due parti: la prima di circa 10 chilometri, la seconda di circa 5 chilometri.

E dico che va divisa in due parti, perchè fra l'una e all'altra parte vi è un pozzo, detto di Cocumella, per mezzo del quale si possono attaccare i lavori dalle due parti opposte. Per la parte più breve, di cinque chilometri, con due attacchi, l'uno dal pozzo Cocumella e l'altro dallo sbocco verso Fasano, si potrà compiere agevolmente il lavoro in tempo relativamente breve.

Resta quindi l'altra parte, lunga dieci chilometri, e che costituisce la difficoltà maggiore di tutto il tronco principale dell'acquedotto.

Per tutto il resto poi delle gallerie, oltre quelle nominate ed un'altra di 3,602 metri, che pure sta nel primo tronco, le altre sono tutte inferiori ai 2,500 metri ed alcune anche di 90 e di 80 e quindi non s'incontra alcuna difficoltà ad eseguirle in breve tempo.

Ed ora consentirà la Camera che io legga alcune notizie ricevute dall'Ufficio del Genio civile:

« Alla galleria dell'Appennino si lavora attualmente da quattro attacchi: dall'imbocco, dallo sbocco, da un pozzo intermedio, nominato Cocumella, e a dieci chilometri di distanza dall'imbocco.

« Dei due nuclei che rimangono da perforare, il primo, l'attacco all'imbocco, compreso tra quello del pozzo Cocumella, è ora di metri lineari 7,800; il secondo, fra l'altro attacco dal pozzo Cocumella e quello allo sbocco, è di metri 3,900.

« Dall'inizio dei lavori fino ad ora, si è proceduto, dall'imbocco, con una avanzata

media di 58 metri e 60 al mese, dal pozzo Cocumella, con una media di metri 51; in totale, pei due attacchi del primo nucleo, con una avanzata di metri 110.

« Pel secondo nucleo, l'avanzata media complessiva dei due attacchi è stata finora di metri 82.

« Le avanzate giornaliere sono però ora più grandi di quelle che s'avevano all'inizio dei lavori. In questi ultimi giorni, dette avanzate hanno raggiunto le seguenti cifre: all'imbocco, metri 3.20 al giorno; al pozzo Cocumella, verso Caposele, 2.90; in tutto metri 6.10 al giorno, per quel che riguarda il nucleo principale ».

Ma mi si potrà dire: in quanto tempo, proseguendo il lavoro, col risultato che si è avuto in questi ultimi giorni (i dati da me avuti sono della seconda quindicina di maggio), in quanto tempo, procedendo con 6 metri e 10 al giorno, si potrà compiere il traforo di questo primo e grande nucleo della galleria dell'Appennino?

Il termine preciso in cui si potrebbe raggiungere questo scopo, è di tre anni e mezzo. Dunque, in tre anni e mezzo, si può compiere la galleria del nucleo principale dell'Appennino, che è l'opera più importante e quella che offre maggiori difficoltà, perchè è la più lunga. Di guisa che, se, contemporaneamente con questi lavori, s'iniziano, come vennero in parte iniziati, gli altri trafori del primo tronco, potremo avere tutte le gallerie complete in uno spazio di tempo non superiore ai tre anni e mezzo.

Ma si potrebbe obiettare: tutto questo sta bene; ma, se sorgessero difficoltà, il lavoro non potrebbe essere compiuto in questi tre anni e mezzo.

Ma quali difficoltà potrebbero sorgere?

E qui sento il dovere di riferire alla Camera un po' il modo come procedono i lavori. Già le diciassette gallerie, che formano parte di questo primo tronco, sono state tutte appaltate ed i lavori vi sono stati iniziati per tutte le diciassette.

Non parlo della galleria di Caposele che è la prima di 345 metri, la quale è stata già compiuta, e vengo a parlare del nucleo principale della galleria dell'Appennino, esaminando il modo come procedono i lavori leggendo le seguenti tabelle delle progressive raggiunte, cioè, avanzamento all'imbocco metri 1832, allargamento metri 1802, piedritti 1796, volta 1789, platea 1779; similmente dal pozzo Cocumella: avanzamento 493, allargamento 458, piedritti, 437, volta

431, platea 354 e giornalmente avanzamento metri 3.20, allargamento metri 2.90, piedritti metri 2.70, volta metri 2.60, platea metri 2.50 e rispettivamente dal pozzo Cocumella avanzamento metri 2.90, allargamento 1.80, piedritti 2.10, volta 2.00, platea 5.00.

Quindi, come vedete, l'opera procede in guisa da non incontrare alcuna difficoltà, e quelle tali difficoltà che produssero il disastro della galleria della Cristina sulla via Napoli-Roma, non si possono verificare perchè si procede, e di ciò va data lode all'Amministrazione e al Genio civile, con tutti i dettami, non solo della scienza, ma anche dell'esperienza. Cosicchè voi vedete che fra l'avanzamento e il compimento di tutte le altre opere non vi è che pochissima differenza e quindi fatte le cose con questa prudenza e con questa oculatezza, non vi è alcun dubbio che l'opera possa essere compiuta in tre anni e mezzo. Ciò che ho detto per questa galleria posso ripeterlo per tutte le altre, perchè tutti i lavori delle altre gallerie procedono nell'identico modo.

Ma vi è di più: mentre si compie il lavoro delle gallerie, si fa anche il lavoro dei tratti che congiungono queste gallerie, che sono in canali costruiti in muratura, sicchè procedendo a questo modo possiamo ritenere che tecnicamente in tre anni e mezzo tutto il lavoro dalle sorgenti del Sele fino a Fasano, di 216 chilometri e più, potrà essere compiuto.

Credo che sia esauriente questa dimostrazione. Questo per me è il punto principale, il nucleo di tutta la dimostrazione: se l'opera più difficile si può fare in tre anni e mezzo, tutti gli altri lavori di questo acquedotto non presenteranno nessuna difficoltà di fatto. Ma, si dice, come si potranno fare tanti lavori? Bisogna fare 120 chilometri di canali in muratura, bisogna costruire 1632 chilometri di condutture secondarie, e poi bisogna fare 800 chilometri di canalizzazione interna.

Ma questi lavori, possono iniziarsi, come si dovrebbe, secondo il mio modo di vedere, contemporaneamente al lavoro delle gallerie, poichè se sono enormi, sì, per estensione, non sono però dei lavori in cui si possano incontrare difficoltà, e non c'è ragione che non possano essere compiuti nello stesso tempo in cui il lavoro gigantesco delle gallerie si compie.

La difficoltà infatti c'è e vi si rimedia col disporre quindi fino da oggi tutti questi la-

vori e fra l'altro nell'ordinare tanti tubi per un importo di 25 milioni come si dice. Sarà questa una questione finanziaria ma non tecnica.

Ma potrà taluno dire: volete voi e gli altri colleghi che hanno firmato la vostra mozione, che tutte le opere sieno compiute proprio in tre anni e mezzo? Posso rispondere francamente e brevemente a questa domanda; credo di aver fatta la dimostrazione più evidente, che il lavoro tecnicamente può essere compiuto in tre anni e mezzo; ma rendendomi conto di tante circostanze e di un'opera così grandiosa, posso ammettere che al compimento del lavoro possano occorrere quattro o anche cinque anni; ma anche in questo caso potremo ottenere che la costruzione dell'intero acquedotto e la distribuzione dell'acqua in tutti i comuni di prima e di seconda classe, anzichè in un periodo di sette anni, possa al massimo essere fatta in un periodo di cinque, e si guadagneranno così due anni di tempo.

A me pare poi impossibile che per costruire le condutture interne occorra un periodo di quattro anni. Ma è poi tollerabile, domando io, che i comuni di prima e di seconda classe abbiano l'acqua nel 1916 e i comuni di terza, quarta, quinta e sesta classe, che hanno più bisogno dell'acqua perchè sono in generale più lontani e che si trovano in condizioni spesso più gravi, debbano aspettare altri quattro anni prima di veder zampillare l'acqua benefica nelle loro borgate e nei loro tuguri?

Io domando quindi di anticipare anche di due anni questi lavori perchè così, invece di veder compiuta la parte principale dell'opera in sette anni, la potremo vedere compiuta in cinque, e tutta l'intera opera, anzichè in undici, potrà essere fatta in sette, e cioè non più nel 1920, ma nel 1916.

Ecco la mia proposta chiara, netta, precisa; e credo che non vi sia ingegnere al mondo che mi possa dire, che quanto domando non sia tecnicamente, non solo possibile, ma certamente attuabile. È vero che si incontrano delle difficoltà; ma i forti sanno vincere tutte le difficoltà quando si tratta di compiere un'opera di tanta importanza. Per compierla però in breve tempo occorrono tre cose: una volontà forte, una mente comprensiva ed ordinata, e mezzi adeguati.

La volontà forte per accelerare l'opera nel modo da me indicato non può e non deve averla altri che il ministro; la mente ordinata e comprensiva la deve avere la Società, ma la Società ed il Governo debbono provvedere insieme ai mezzi adeguati per compiere l'opera.

Qui è opportuno che io ricordi alla Camera alcune circostanze che possono esserle sfuggite. Gli interessati in quest'opera sono tre. La popolazione pugliese, cioè circa 2 milioni di abitanti, che anelano a questo grande beneficio.

Però, parliamoci schietto, essi sono i principali interessati, perchè intendono che sia provveduto a questo loro grande bisogno, ma notate che questo non è un dono gratuito, che noi facciamo alle popolazioni pugliesi. Esse avranno il beneficio dell'acqua, ma lo pagheranno.

Vediamo ora un poco gli altri interessati. Gli altri interessati sono la Società concessionaria e lo Stato. Ora lo Stato ha un interesse altissimo, quello di provvedere le Puglie di acqua pura, anzichè costringerle a bere, come al presente, acqua inquinata e spesso sudicia.

È una questione altissima d'igiene, che non può non interessare moltissimo lo Stato. Ma, al di là di questo interesse, ve ne è un altro, comune alla Società concessionaria e allo Stato, perchè lo Stato è compartecipe dei benefici della Società, e quindi qualunque sforzo, che lo Stato faccia, qualunque concorso, che dia a quest'opera, non sarà che una anticipazione dei benefizi, che da quest'opera ricaverà, perchè al di là di una somma, determinata dal capitolato, di circa due milioni, il prodotto verrà diviso in parti uguali tra la Società e lo Stato.

Dunque, se lo Stato da parte sua farà, non dico qualche sacrificio, perchè di questi non ne vogliamo, ma qualche agevolazione, e concorrerà all'acceleramento di quest'opera benefica, non farà che il suo tornaconto materiale, perchè se questo acquedotto darà fino dai primi anni, ed è mia profonda convinzione che li dia, dodici milioni e più di introito lordo, detratto quel tanto che è stabilito nel contratto per pagamenti di interessi, di spese, di manutenzione, di ammortamento, od altro, vi potrà essere un reddito minimo netto di dieci milioni. Ma come fate questo conto? mi si dirà. In un modo semplicissimo.

L'acquedotto del Sele, potrà avere nel modo, come i lavori sono fatti, la portata

anchè di sei metri cubi al secondo, ma supponendo che non si collochino che 4 metri cubi al minuto secondo ed al prezzo minimo di 10 centesimi al metro cubo, si avrà quella somma che ho dianzi accennata, cioè di più di 12 milioni, e quindi detratti i due milioni, cui ho accennato, può rimanere un introito netto di dieci milioni.

Ora, di fronte a questo reddito di 10 milioni, che secondo me è il minimo su cui si possa fare assegnamento, qualunque agevolazione facesse lo Stato ne avrebbe un utile grandissimo perchè anticiperebbe di 4 anni il beneficio della compartecipazione e questo beneficio che esso ritrarrà, e ritrarrà prontamente, sarà oltre ogni credere rilevante.

Ma potranno essere collocati 4 metri cubi al minuto secondo?

A questa obiezione risponderò brevemente. Se l'acqua dovesse servire per le Puglie esclusivamente per i bisogni delle popolazioni, non esito a dichiarare che questa somma di consumo non potrebbe essere facilmente richiesta nei primi anni, ma vi sono altri bisogni e grandi nelle Puglie su cui si può fare largo assegnamento.

L'acquedotto del Sele, come dice la relazione pubblicata in questi giorni dal Consorzio, e scritta dal Pavoncelli, non solo darà acqua e per l'irrigazione e per forza motrice, ma per di più provvederà alle industrie agricole ed anche alle industrie cittadine.

Prese insieme tutte queste cose, se si pensa che in Puglia non sorgono spesso delle industrie nelle città perchè non si può essere sicuri di avere una data quantità di acqua, e se si pensa che nelle campagne è indispensabile avere acqua non solo per gli uomini, ma per gli animali, ho la sicura convinzione che i quattro metri cubi di acqua al minuto si collocheranno.

E allora non vi è chi non veda che se il Governo concorrerà, nel modo che meglio crederà, ad affrettare i lavori dell'acquedotto del Sele, farà indiscutibilmente un ottimo affare finanziario, perchè anche facendo delle anticipazioni in danaro ne sarà larghissimamente ricompensato dalla anticipata partecipazione di 4 anni agli utili ed ai benefici della impresa.

Sono quindi sempre più persuaso che il Governo compirebbe l'opera più santa che si possa fare accelerando i lavori dell'acque-

dotto, e nel fare un'opera santa farebbe anche il suo grande interesse.

Onorevoli colleghi, consentitemi ora che entri in un altro campo di considerazioni, che a me paiono di qualche importanza.

Voi, onorevoli colleghi, vi state oggi occupando della legge sugli spiriti dalla quale credete, ed io me lo auguro, che possa venire un grande sollievo alla popolazione viticola del Regno.

Ma io credo che oggi sia venuto il momento forse di provvedimenti più efficaci, per venire in aiuto dei viticoltori; e credo altresì che in ispecie dove maggiori sono le sofferenze, occorra provvedere a qualche altra cosa, per far sì che le popolazioni possano vincere più facilmente questa terribile crisi che le travaglia.

Già si dice da parecchi che bisogna trasformare le colture: fare qualche altra cosa; ed io credo fermamente che questa sia la via da battere arditamente, perchè è la sola che possa lenire le grandi sofferenze degli agricoltori ed in ispecie degli agricoltori pugliesi.

Oggi, mentre si accenna a ciò, i pugliesi, sempre i primi nell'iniziare le grandi trasformazioni (ed è questa la ragione precipua per cui io, non pugliese, mi sono dedicato alle Puglie ed ai loro interessi anche prima di essere deputato pugliese), hanno già iniziato queste trasformazioni. E qui potrei nominare parecchi anche di questa Camera, i quali sono fra i pionieri di queste innovazioni, ma temo di non nominarli tutti e quindi me ne astengo.

In Puglia oggi comincia a verificarsi questo fatto: visto che la coltura della vite non è più non solo remuneratrice, ma spesso è cagione di gravi perdite e di gravi rovine, si è pensato di fare qualche altra cosa per poter trovarsi in condizioni da sopportare il disastro della crisi. E quindi molti proprietari (e lo dico a loro onore) si occupano a migliorare la coltura del grano.

Fino ad oggi le Puglie hanno dato il bellissimo esempio d'introdurre nelle aziende agricole tutte le macchine agrarie più perfezionate, e credo che non vi sia alcuna provincia d'Italia che ne abbia a mo' d'esempio più della Capitanata, ma questo periodo è già oltrepassato ed oggi si pensa ad intensificare la coltura del grano e ad aumentare la produzione delle terre coi concimi chimici, e con l'introduzione delle fongicidi per ottenere un altro prodotto che

fin qui era quasi trascurato, quello dei prati, che solo può dare l'alimento al bestiame che fino a oggi è stato molto scarso.

Noi vediamo oggi in parecchie grandi aziende già iniziate delle innovazioni in materia di agricoltura che fanno veramente meraviglia.

In Puglia oggi, mentre pareva quasi impossibile che nelle terre aride della pianura potesse vivere il bestiame, si sta dimostrando che possono vivere tutto l'anno non solo le pecore, non solo le vacche, ma anche i suini.

Ma, o signori, questo non si può fare se non si ha l'acqua. Solo con l'acquedotto del Sele, che potrà portare le sue benefiche acque in tutte le Puglie, potremo vedere stabilmente costituita in Puglia la mandra che permane tutto l'anno in quelle terre, e solo così potremo vedere una novella sorgente di prosperità e di ricchezza estendersi da un capo all'altro della regione.

Questo movimento, che è gloria nobilissima di coloro che l'hanno iniziato, è tale che noi dobbiamo saperlo imitare; esso si è iniziato col fare in tutte le parti della Puglia saggi di pozzi forati o artesiani. Si va alla ricerca dell'acqua, ed in tutti i modi e la si eleva con motori a vento, che stanno diventando assai frequenti.

Già lo Stato si è messo in questa via e fa quello che può; e infatti il Governo si adopera per fare che le acque dell'Ofantino vadano a Bari; già ci ha provveduto Lecce ed altri comuni se ne vanno occupando.

Ora, in mezzo a tutto questo movimento, che segnerà veramente la risurrezione stabile e permanente delle Puglie, noi non possiamo rimanercene neghittosi, e non so per quale ragione non si debba accelerare in tutti i modi questo lavoro gigantesco e nello stesso tempo benefico.

Mettete assieme le spese che fa oggi il Governo e che fanno i privati per tutte queste opere cui io ho accennato, e vedete se non vale la pena che anche il Governo faccia qualche cosa di più per ottenerne grandissimo beneficio e per vedere risorta l'agricoltura pugliese e forse sotto una forma più stabile e permanente.

Ora conchiudo. I lavori dell'acquedotto pugliese, da quanto ho detto, possono essere accelerati perchè tecnicamente è possibile l'acceleramento; possono essere accelerati perchè anche per quella parte che

non riguarda le gallerie i lavori possono essere fatti contemporaneamente.

Ormai difficoltà non esistono più, e questa è opinione di tutti gl'ingegneri coi quali ho parlato. Resta solo a vedere se una tanto vasta quantità di lavori si possa compiere in breve tempo; ma anche per questa parte credo di aver risposto convenientemente. Difficoltà non ve ne sono, e lo ebbe a dichiarare anche nella sua relazione l'onorevole Pavoncelli, alle pagine 3, 5 e 11. E credo pregio dell'opera riferirne qualche brano.

« Sin da quando fu stabilito che le popolazioni pugliesi avrebbero avuto le acque abbondanti e salutari delle lontane sorgenti del fiume Sele, due preoccupazioni turbarono gli animi di quelli che attesero agli studi e progetti relativi alla grande opera: la sufficienza e costanza delle polle di Caposele e la solidità delle terre da traversare con lunghi trafori prima di raggiungere l'arsa pianura pugliese ».

E più oltre dice: « I terreni finora incontrati nei lavori sono precisamente quelli che furono precedentemente indicati e tutte le difficoltà, salvo casi impreveduti, possono ritenersi superate ».

E la relazione chiude con queste parole: « Dopo tutto ciò, tenuto presente il modo nel quale si sono svolti i lavori dell'acquedotto, le difficoltà finora superate ed il tempo trascorso, il Consiglio d'amministrazione del Consorzio, esprime il parere che ormai dal punto di vista tecnico l'opera grandiosa non possa presentare ostacoli che ne mettano in dubbio la regolare riuscita ».

Dopo queste dichiarazioni del presidente del Consorzio non credo si possa mettere più in dubbio che i lavori possano essere accelerati e lo possano nel tempo che ho indicato, cioè che tutti i lavori del grande canale fino a Fasano e tutte le diramazioni, compresa la distribuzione interna nei comuni di prima e seconda classe possano essere compiuti nel 1914, e che il rimanente dei lavori, cioè la canalizzazione interna per i comuni di terza, quarta, quinta e sesta classe possa anch'essa esser compiuta nel 1916 anziché nel 1920.

Io ho parlato di anticipazioni o di concorso da parte del Governo e non mi indugèrò sull'argomento, in quanto che, stabilito il principio, sembra a me, come ai miei colleghi firmatari della mozione, che non sia nostro compito d'indicare i modi e le vie per il raggiungimento dello scopo.

Questo è diritto del ministro e noi non ci vogliamo entrare. Desideriamo soltanto che da parte del Governo sia fatto ogni sforzo perchè il nostro desiderio e quello delle popolazioni sia raggiunto, ma la scelta dei metodi e dei modi, spetta, ripeto, unicamente al ministro.

E per essere più chiaro e più preciso, sento il dovere di fare alcune brevi dichiarazioni.

Noi non intendiamo, che si facciano economie sulle opere nè modificazioni al progetto che possano compromettere la solidità e l'esecuzione integrale dell'acquedotto. Non domandiamo che lo Stato assuma maggiori oneri aumentando gli stanziamenti di bilancio stabiliti dalla legge, ma domandiamo soltanto che sia compiuto nel più breve termine l'acquedotto e che, o lo Stato anticipi il pagamento delle somme stanziare in corrispondenza dell'acceleramento dei lavori e in questo caso la Società sarà tenuta a pagare la sua parte d'interessi allo Stato, o che la Società stessa anticipi il capitale occorrente e in questo caso lo Stato pagherà la sua quota di interessi alla Società.

Nè si creda che questa quota di interessi rappresenti un maggior onere allo Stato, perchè la sua parte di partecipazione degli utili sull'esercizio comincerà tanti anni prima quanti di meno se ne impiegano per compiere i lavori; nè si pensi sia piccola cosa questa compartecipazione perchè, come già ho detto, se l'acquedotto darà un introito netto di circa 10 milioni, lo Stato riscuoterà la somma di circa 5 milioni.

Infine se la Società, traendo profitto dalle ansie delle popolazioni e forse anche dalla premura, da noi mostrata in questa occasione, volesse pretendere dal Governo compensi eccedenti la giusta misura, noi intendiamo di recedere sin da questo momento da ogni proposito di acceleramento dei lavori, e domandiamo rigorosamente la esecuzione integrale dell'acquedotto nei termini stabiliti dal contratto d'esecuzione.

Onorevole Bertolini, voi che nei giorni passati avete presentato una legge, che la Camera ha votato quasi all'unanimità, legge con la quale provvedete, con circa 56 milioni, all'acceleramento di molti lavori, che duravano da un pezzo, come quelli del monumento al Re Vittorio Emanuele, del palazzo di Montecitorio, di molte strade ed anche di molte bonifiche, intensificando i lavori di queste opere, come disse con frase

incisiva il collega Pozzo, vogliate accelerare ed intensificare altresì i lavori dell'acquedotto del Sele. Voi ne avrete non solo la gratitudine nostra, ma quella di tutte le Puglie, e legherete il vostro nome a quest'opera gigantesca, che non fu tentata, e neanche concepita dagli antichi romani, e sarà certamente, tra le opere moderne, la gloria maggiore dell'Italia risorta. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Danco, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, insieme con gli onorevoli Di Cambiano e Montù:

« La Camera invita il Governo a far compiere senza ritardo gli studi per una linea direttissima tra Torino e Savona, e passa all'ordine del giorno ».

DANEO. Onorevoli colleghi. Io esporrò oggi le poche considerazioni, a cui andrò accennando, in nome non soltanto mio, ma di parte notevole dei colleghi che rappresentano il Piemonte. So di mettere avanti fatti e argomenti, che il Governo certamente, almeno in gran parte, già conosce, e che già altre volte e da tempo, da parecchi colleghi e da me stesso sono stati accennati e svolti in quest'aula. Quindi cercherò di riassumere gli argomenti, e mi limiterò a poche dichiarazioni, le quali riguarderanno non soltanto le dichiarazioni che ebbe l'altro giorno a fare il ministro, e la cui discussione meglio si svolgerà in occasione di quelle del relativo disegno di legge, ma che essenzialmente esporranno quale sia lo stato di cose di cui si lagnano, e credono di lagnarsi a ragione, non soltanto i rappresentanti politici, ma la rappresentanza comunale, provinciale e commerciale di Torino. E alla rappresentanza comunale, provinciale e commerciale di Torino, si univano le rappresentanze di larga parte del Piemonte nostro che di Torino divide le aspirazioni, sente e comprende, come comuni coi suoi, gli interessi e approva gli sforzi, intesi a riunire in una sola e potente azione, con vantaggio di tutti, tutte le forze, tutte le energie della nostra regione.

Noi abbiamo avuto all'inizio di questa discussione una dichiarazione dell'onorevole ministro colla quale fu svelato un mistero gelosamente tenuto per qualche settimana. Il ministro sa quanta deferenza io abbia per l'ingegno suo, quanta sia antica e salda l'amicizia personale che mi lega a lui. Per-

ciò egli sa come io non possa dubitare che egli abbia parlato in buona fede e come io sia completamente convinto che egli abbia qui esposto ciò che, per relazione e studio degli organi competenti del suo dicastero, egli ha creduto essere nell'ora attuale la migliore soluzione del problema delle relazioni ferroviarie fra Torino e Savona quale la legge del 1908 l'aveva riconosciuto e posto.

Ma egli concederà anche a noi, e individualmente, e come rappresentanti del pensiero di quelle popolazioni, di mettere avanti quei dubbi, quelle esitanze, quei sentimenti anche di incredulità, che, allo stato delle cose, ci paiono giusti.

Tuttavia, prima di entrare nell'argomento che il ministro ha accennato l'altro giorno e che ha svolto e completato con la presentazione di quell'articolo che ora è accaduto come disegno di legge all'ordine del giorno, ma che certamente, dovrà esser discusso o immediatamente dopo o durante questa stessa discussione...

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Durante!

DANEO. E sia pure, e meglio, durante! Così tale discussione prenderà il suo vero posto, perchè è il bilancio che ne deve sentire l'influenza.

E di questa proposta oggi io intanto già parlerò in quanto il mio ordine del giorno vi è strettamente connesso.

Ma prima di entrare in questo speciale campo, io toccherò un altro argomento, nel quale spero di trovar favorevolmente consenziente il ministro, e sul quale almeno confido di avere esaurienti spiegazioni.

Intendo parlare della linea del Cenisio ancora una volta. La Camera sa come questa sia la primogenita delle nostre linee internazionali, per la cui creazione si unirono e rifulsero il genio tecnico del Sommeiller e il genio politico del Cavour che, in tempi disastrosi per la finanza, seppe osare, a tutte spese del piccolo Piemonte, una impresa che può dirsi ben degna emula degli antichi ardimenti romani e che era la prima di questo genere nel mondo, il traforo delle Alpi...

RUBINI. Non dimentichiamo di aggiungere anche il Piatti.

DANEO. Sì, primo iniziatore il Piatti, applicatore e perfezionatore il Sommeiller, banditore il Cavour.

Questa primogenita fra le grandi linee internazionali ebbe dunque padri gloriosi e

grandiosi inizi, ma pur troppo si risentì della inesperienza dei tecnici d'allora, o, meglio, fu costruita con le idee e coi mezzi dei tempi.

Quindi, se pure si concepirono, non furono tosto effettuate le linee di accesso a doppio binario, benchè pure a doppio binario già sia aperto il grande tunnel, e la galleria stessa fu aperta in posizione altimetrica e con tali pendenze interne e delle vie d'accesso, che presentemente sono ritenute difficili ed incommode per l'esercizio a grande traffico ed a grande velocità.

Ma non per ciò quella linea cessa di essere la più naturale, la più diretta e breve via per la Francia, per il Piemonte non solo, ma, per la gran parte d'Italia. Da Roma in su per tutta l'Italia occidentale, per tutta la Liguria, per tutto il Piemonte, la linea di maggior interesse e portata internazionale per le comunicazioni colla Francia e coll'Inghilterra, è ancora e sarà certo per molto tempo ancora il Cenisio. E se anche le conferenze recenti di Berna hanno accennato a nuovi abbreviamenti sul suolo francese che giovino, come la Frasnè-Vallorbe, ad altre linee internazionali, se domani, o meglio, se in tempi ancora non vicini, ma prevedibili, potrà avvenire che maturino anche gli altri abbreviamenti della Faucille, se anche altri valichi potranno in avvenire aprirsi al commercio e alla fraternità delle genti, è tuttavia certo che, di poco o di tanto, come distanza reale e come distanza virtuale, la via del Cenisio rimarrà sempre superiore. E sarà sempre importantissima e per molta parte d'Italia, preferibile, e, per Torino almeno, di gran lunga la migliore, anzi la sola veramente naturale. E il Piemonte ha diritto che essa sia mantenuta nelle condizioni di preminenza che le dà la stessa natura. Essa ha cioè diritto di essere posta in tali condizioni da avere tutta l'efficienza possibile, e non si deve ammettere che per trascuranza verso di lei e non legittimate preferenze verso altre linee, vengano deviati di là il passaggio dei viaggiatori, i carichi del commercio e dell'industria, venga tolto insomma di là il movimento.

Tutto questo fu più volte riconosciuto, e da tutti i Governi, e il ministro Bertolini, che tutto questo sa, ci assicurò nell'ultima discussione che, se non avrebbe potuto subito fare ciò che pure sarebbe dovere anche internazionale di fare, cioè il completo doppio binario tra Torino e Bardonecchia, ne avrebbe almeno presto effettuata tutta

quella parte che ragionevolmente si poteva chiedere fosse in breve tempo eseguita, cioè da Torino a Meana, e che, superato colla trazione elettrica un breve tratto intermedio, da Beaulard a Bardonecchia, si sarebbe completato pure il doppio binario dalla parte superiore fino al tunnel.

Ed in quelle condizioni, facendo luogo alla trazione elettrica da Bussoleno fino a Bardonecchia, si sarebbe giunti ad attivare tutta la capacità di cui quel tratto di semplice binario, che, in condizioni difficili e per molta parte in galleria, non si poteva raddoppiare, fosse suscettibile, in modo da non far sentire la deficienza. E la trazione elettrica effettuata anche nel tunnel, così come si è fatto per quello del Sempione, avrebbe finito col dare a tutta la linea tutta la efficienza possibile.

Queste furono le solenni promesse e il ministro sa che da parte del comune di Torino, con sacrificio che non è inferiore a 150,000 lire all'anno, si cedette recentemente la forza elettrica per la trasformazione della trazione del tunnel, in modo che questa rapidamente si potrà effettuare. Ma il ministro sa pure che intanto l'altra trazione elettrica oltre Bussoleno non è finora in alcun modo predisposta.

Ed il ministro sa del pari che, benchè ne esistano i fondi nel bilancio, nel 1908 appena otto chilometri di doppio binario o dieci al più nel territorio pianeggiante da Torino e Collegno furono compiuti, e che più in là i lavori pare vadano tanto adagio che la data del 1911, la quale con la lusinga di una esposizione internazionale deve portare a Torino larga corrente di traffici e di viaggiatori, si avvicina minacciosa senza che possa apparire probabile oramai di ottenere questa facilità di maggior movimento, così che debbono temersene le lentezze e gli ingombri di anni poco lontani.

Questo a Torino si teme. Ma io spero, anche senza entrare in maggiori particolari tecnici, che il ministro potrà dare ora solennemente alla tribuna una assicurazione che appaghi e tranquillizzi le paure (che sono più che legittimi timori) delle rappresentanze commerciali, provinciali e comunali del Piemonte. Guai se in quell'epoca non bastasse al movimento dei forestieri e delle merci la principale arteria ferroviaria, l'unica quasi che rimanga al Piemonte!

E si teme non solo in Piemonte, ma pure in Francia. Ho veduto, recentemente, in Francia, accentuarsi un vero movimento di

pubblica opinione. Ben 350 autorevoli parlamentari si sono colà riuniti col proposito di migliorare le relazioni ferroviarie tra la Francia e l'Italia e, specialmente, di migliorare la via maestra del Cenisio. E recentemente ancora i senatori Perrier e Duval, presidenti dei Consigli generali della Savoia, hanno diretto al ministro Pichon una domanda perchè in Roma si tenga presto una Conferenza internazionale specialmente dedicata ad ottenere che sieno attuate sulla linea del Cenisio, da parte dei due Stati, tutte le maggiori facilitazioni di movimento ed a creare per l'avvenire anche nuove comunicazioni tra la Francia e l'Italia.

Ma senza che oggi sia il caso di entrare a discutere delle vie nuove dell'avvenire, e di giudicare tra le varie speranze che specialmente in Francia si mettono avanti relativamente alle linee del Monte Bianco o del Piccolo San Bernardo, senza che io debba rammentare al ministro che l'effettuazione di queste speranze, che pur non combatteremo a suo tempo, segnerebbe bensì per una parte del Piemonte una gioia, ma per Torino costituirebbe forse una deviazione nuova e grande delle grandi correnti del traffico, perchè l'allontanerebbero sopra una linea quasi parallela, senza far di più che accennare a tutto questo, io ne traggo pure la conclusione che tanto più intanto noi abbiamo diritto che oggi quella, ripeto, primogenita delle nostre grandi linee e forse qualche nostra via di comunicazione col l'estero, sia posta rapidamente in condizioni di poter sostenere la concorrenza, sia posta cioè in condizioni non inferiori alle altre vie già aperte o probabili, a cui pure auguriamo fortuna, ma che sono venute dopo e che sarebbero poste dalla natura stessa in condizioni di non competere con essa per talune comunicazioni. E io spero che le modeste e ragionevoli richieste trovino esaudimento.

E passiamo all'altro argomento. Torino ed il Piemonte si lagnano da tempo di essere poco considerati dal Governo e specialmente da quei Governi a cui sono preposti uomini dell'Alta Italia. E ciò avviene forse per una specie di pudore politico regionale che ho già altre volte accennato, per effetto del quale tali governanti si mostrano sempre meno propensi alla tutela di interessi anche legittimi della loro regione. E così, per esempio, il ministro dei lavori pubblici apparve ai suoi correghionali veneti in certi momenti meno propenso alla sua regione di quello che altri che non vi appartenessero, avreb-

bero potuto esserlo. E così accadde nella legge del 1908, e prima, e dopo, e adesso, che gli interessi ferroviari del Piemonte parvero e sembrano specialmente trascurati quando al Governo sedevano e siedono in maggiore autorità uomini della nostra regione.

Il fenomeno può apparire meritevole di lode per il ministro che chiude gli orecchi ai più cari interessi, come sembra lodevole sempre il pudore. Ma insegnò il Ferrari in una bella commedia: non esagerate mai nulla, nemmeno il pudore! Ed io vorrei pure vedere che questo pudore regionale non fosse esagerato, specialmente quando si tratta del nostro povero Piemonte... che pur troppo nel campo ferroviario, non appare il beniamino nella famiglia italiana.

Abbiamo invero da un lato gli sbocchi verso il monte, come vi dissi, i più antichi, ma più difficili, ma meno pianeggianti, spesso chiusi dall'affollarsi dei carri di merci, dall'affollarsi del commercio dei viaggiatori, resi meno comodi ed accessibili anche da combinazioni di orari, di cui ho avuto l'onore di esporre recentemente le strane anomalie e le artificiose difficoltà.

Abbiamo verso il mare il nostro porto naturale primo, quello di Savona, che in linea retta dista appena 120 chilometri da Torino, nel quale si affolla un grande movimento industriale di carbone specialmente (e tutte le grosse merci ci vengono di là), del pane dell'industria nostra, e che vi si affolla in condizioni tali di durezza di traffico, di difficoltà, di lentezza, di ritardi, di confusione, da ridurre molte volte le fabbriche a non sapere se dall'oggi al domani avranno il pane nero da mantenere le loro macchine e potranno dare quell'altro ai loro operai.

Ebbene, fruttano pure 40,000 lire per chilometro anche queste povere ferrovie come quella di Savona, pure così oberate, così a montagne russe, percorrenti a zig zag 148 chilometri assolutamente male eseguiti! E più di 50,000 lire al chilometro darebbe, forse assai di più, questa ferrovia, se potesse dar sfogo al movimento!

E quando io penso che lo stesso Governo scrisse una volta, in una convenzione colla Francia, che sarebbe stato raddoppiato il binario del Cenisio, quando fossero raggiunte le 35,000 lire di prodotto lordo per chilometro; quando so che si scrisse nella convenzione colla Svizzera che la Svizzera stessa avrà il dovere di raddoppiare il tunnel del Sempione, quando si raggiungano

le 35,000 lire a chilometro; ditemi voi se non abbiamo ragione a chiedere nuove e più dirette vie di sfogo!

E ditemi se non avevo ragione, quando, trattandosi delle prime provviste di fondi per le ferrovie, io come relatore, cenei tra i nodi di strozzamento delle nostre ferrovie che bisognava sciogliere, come uno dei più aggrovigliati, quello della linea Savona-Torino. Di là salgono, al più, e non sempre possono salire, 280 vagoni al giorno. E si dice che questa è la ordinaria media del traffico da Savona a Torino.

Veramente è la media; ma la media significa che in certe giornate se ne affollano 150 ed in certe altre se ne possono affollare 600. E quando i 600 in diversi mesi dell'anno debbono aspettare il giorno in cui potranno passare a 280 per volta, ciò vi dice che i carboni debbono aspettare delle settimane, oppure andare spesso anche fino a Spezia per scaricarsi, ovvero percorrere tutta la linea fino a Genova, oppure giunti a S. Giuseppe, per quel vero angiperto di gallerie devono andare per Cairo ed Aequi.

E quando pure vi saranno le filovie, che non furono fatte mai, e le trazioni elettriche che speriamo che si effettueranno, le quali li porterà fino a S. Giuseppe, giunti a S. Giuseppe troveranno sempre la salita e la galleria di S. Giuseppe-Cava che li strozzerà di nuovo ed allora dovranno almeno in parte deviare, sempre con la S. Giuseppe-Cairo, ad Aequi, percorrendo il collegio dell'amico Muggierio Ferraris, e dandovi ricchezza di costi di macchine e di soggiorno di macchinisti.

Già e rigiri forse graditi alle popolazioni del paese per i quali passa, ma certo non cari ai commercianti di Torino e dell'Alto Piemonte a cui manca intanto ben spesso il carbone per i loro macchinari.

Ora che cosa si è fatto o almeno che cosa si era promesso di fare per rimediare a tale situazione? È avvenuto che mentre tutte le rappresentanze piemontesi a gran voce chiedevano una linea direttissima; mentre tutti i colleghi di Milano, della Lombardia e della Liguria si erano uniti a noi con santo e fraterno entusiasmo, a noi che chiedevamo con loro, riconoscendo il bisogno e il diritto della loro Milano e Liguria, e la direttissima Milano-Genova; a noi che davamo largo consenso alla direttissima Firenze-Bologna; a noi che avevamo dato largo il plauso anche alla direttissima Roma-Napoli; men-

tre tutti insomma a noi dicevano: tutti siamo associati con voi, tutti riconosciamo che, come le nostre, ha uguali e forse più grandi e antichi diritti la direttissima Torino Savona, mentre l'amico Carmine come l'amico Rubini, insomma anche le più gelose vestali del bilancio riconoscevano i nostri diritti, il solo Piemonte non ottenne dal Governo di vederli con pari equanimità riconosciuti.

Noi di Torino, avevamo, per deferenza verso Savona, fatto violenza anche ad antiche preferenze.

I nostri comuni di Torino e di Savona, la provincia, la Camera di commercio avevano preparato un progetto di direttissima che passava per Cartosio. Si disse allora dal banco del Governo che quel progetto nuoceva od almeno non si revive abbastanza largamente ad altri legittimi interessi piemontesi, cari forse alle ginocchia di Giove, invocati dall'amico Bartolini.

Ad ogni modo la povera linea per Cartosio non trovò grazia agli occhi d'Assuero e povera Ester abbandonata, si dovette mettere da parte, nè forse tornerà più mai il suo Mardocheo.

Non erano allora altri progetti in uguale stato di maturo e completo studio, benchè l'amico Calissano non solo, ma molti altri accarezzassero ed avessero per lungo tempo discusso la realizzazione della direttissima, per Alba; e facessero voti perchè lo studio accurato sul terreno ne potesse dimostrare la convenienza.

E nasceva pure intanto, e si presentava invero con lusinghiere apparenze, un altro progetto sotto forma di variante Monchiero-Selleto alla linea attuale; che con questo ed altri ritocchi della linea stessa avrebbe pure stabilito un'altra cartazione, diremo così, del concetto di una direttissima.

Di modo che i progetti che avevamo davanti, quando, la prima volta, il 13 marzo, si parlò di questa cosa, e quando il 6 giugno (se non erro); il ministro espose il suo pensiero, si può dire che fossero e ancora sono tre. E pessimo fra essi, era il raddoppio della attuale pessima linea, lunga in realtà 145 chilometri che diventano virtualmente assai di più, cioè diventerebbero addirittura circa 457, secondo la solita formula di calcolo. Metto anch'io avanti queste formule, ma la virtualità delle ferrovie pare che sia un po' come la virtù delle donne, alquanto elastica. (*Si ride*). E intendo dire

elastica in quanto l'apprezzamento ne è sempre un po' arbitrario.

*Una voce.* È migliore la virtù delle donne.

DANEO. E io temo che con questi calcoli di virtualità si possa troppo facilmente dimostrare che la via più lunga diventi la più breve. Comunque io non sono certo competente e debbo accettare quali me li danno, formule e calcoli.

Si afferma in base a questi che sarebbero 457 i chilometri virtuali della linea attuale, che la linea progettata Chieri-Cartosio-Savona, di 129 o se vogliasi anche 130 chilometri di percorso reale, avrebbe invece un percorso virtuale, sempre applicando quei soliti calcoli, di chilometri 305.

Il percorso invece della Monchiero-Saliceto porterebbe forse (non vorrei dire una eresia) circa 129 chilometri reali.

Sento qualcuno che dice 125; ma è naturale che il desiderio ardente dell'amico Curreno volga almeno ad accorciare quattro chilometri. (*Si ride*).

Ma supposto (è una virtualità anche questa) supposto pure questo, i chilometri virtuali dovrebbero anche secondo i proponenti essere 257 all'incirca, sempre però secondo l'autore del progetto presentato, i cui calcoli debbono essere controllati da studi e confronti che noi non possiamo fare. E di circa uguale percorso reale, e non molto diverso virtuale, dovrebbe essere la designata e gradita direttissima per Alba. Noi dicevamo allora al Governo: non abbiamo preferenze *a priori*; voi studiate con i mezzi che vi dà la legge, studiate sul terreno, confrontate i progetti, valutate con un compimento, alla legge promossa, fin da adesso, garantita a posteriori una volta questa direttissima Torino-Savona.

Disse allora il Governo: no, lunga sarebbe la via per costruire la direttissima, grande la spesa; immaturi, ad ogni modo, i progetti.

Io vi presenterò, disse il Governo, invece; un quadro di soluzioni diremo così temporanee; l'una rapida ed immediata, l'altra di più lunga portata, ed intanto, nella maturità dei tempi, matureranno anche le direttissime.

Prima soluzione: un raccordo che riunirà due linee, che si presentano quasi parallele, quella di S. Giuseppe-Cairo-Aequi, che già serve ora di sfogo a parte dei carri che arrivano a S. Giuseppe, ed un'altra linea superiore, quella di Bra-Nizza. Il raccordo creerà una nuova via che correrebbe

tra Santo Stefano e Ponti (si disse prima); una via, per la quale, non abbreviando la via attuale, anzi con circa 150 chilometri (sono anzi circa 156 chilometri di percorso reale, ma con lievi declivii e quindi con virtualità assai migliori) si darebbe uno sfogo rapido ed immediato specialmente alle merci, e con nove milioni di spesa, con tre anni di tempo, questo si potrà fare.

Egli disse poi all'ultimo momento: lasciamo incerto il punto di arrivo, innestiamoci a Santo Stefano, ma poichè, nel parallelismo delle altre linee, le difficoltà del terreno possono suggerire l'uno o l'altro passaggio, lasciamo incerto l'altro punto di congiungimento. E così la legge dispose e noi, senza entusiasmo ma volentieri, al temporaneo scaricatore aderimmo.

Ma allora l'amico Calissano, seguendo anche sempre la visione cara pure a noi, come è carissima a lui, della direttissima per Alba, ebbe il pensiero che questo deviatore, questo scaricatore, come ebbi a chiamarlo io, nella discussione, fosse ripiegato più in là, verso Cortemilia e Merana, e venisse così a costituire, in una notevole parte del suo percorso, un trinceo già di quella direttissima per Alba che, veduta almeno sulla carta, appare ancora sempre la migliore e più breve linea tra i due punti di Torino e di Savona. Ed anche questa era una soluzione che poteva sorridere a molti.

E su questa soluzione fu pure studiata, ci disse il ministro. E noi v'abbiamo con simpatia anche su questo studio. Ma noi di Torino e i colleghi di Savona, pure accettando questa soluzione provvisoria non ce fuimmo entusiasti.

Dicemmo (cito me stesso, se mi permettete) è uno scaricatore, nulla più che uno scaricatore temporaneo; noi domandiamo sempre si studi una soluzione definitiva. Ed io dissi che dello scaricatore davamo elogio al ministro, ma non potevamo acquietarci. Certo ne riconoscemmo la efficienza, ma eventuale e temporanea.

Dissi infatti allora che ne prendevamo atto, che ne eravamo lieti, purchè si attivasse presto, in due o tre anni, in quanto poteva essere, ad ogni modo, un cospicuo contributo al rapido sfollamento dell'ingombro dei carboni che affluivano da Savona a Ceva e che, colle filovie che allora si promettevano imminenti, più vi avrebbero affluito.

Ma poi veniva il Governo a presentare un'altra soluzione sussidiaria.

Voi, onorevole ministro, ed anche il pre-

sidente del Consiglio, allora diceste: non per ora la direttissima: noi seguiremo attentamente il crescere del movimento tra Torino e Savona; lo studieremo; ma mentre voi credete che si vada rapidamente duplicando, noi crediamo che crescerà con una lentezza relativa e che quindi per lunghi anni certi mezzi sussidiari possano bastare.

Creeremo un raddoppiamento del binario sulla linea attuale fin dove sia possibile, cioè all'infuori del tratto Ceva-San Giuseppe, dove la cosa è impossibile.

Oppure creeremo una deviazione larga verso occidente per Fossano-Mondovì Ceva, deviazione però che stante il terreno molto pianeggiante costituirà un binario, diremo così, di rapida corsa relativamente alla via attuale, e giungerà così per i viaggiatori più acconcia e per le merci meno faticosa, e quindi darà la possibilità di arrivare a Savona più facilmente e presto.

Ci riserviamo, diceste allora, di studiare e di scegliere fra queste due soluzioni, e ne proporremo la risoluzione in tempo in modo che dal 1912 in poi si possa provvedere ai fondi ed alla costruzione. Così voi proponeste e così sancì la legge.

Noi protestammo ancora per l'urgenza della linea direttissima e intanto non respingemmo i temporanei, e ciò tanto più in quanto che la visione di una linea Fossano-Mondovì, era una bella visione per il nostro Piemonte; bisogna riconoscerlo: tale linea che è pure un'antica aspirazione di Torino e del Piemonte e della Liguria occidentale, ha il vantaggio di offrire vie nuove di comunicazione a popolazioni dense ed operose, con centri di grande produzione, sicchè anche per se stessa la linea Fossano-Mondovì è una linea importante, e sarà un buon affare.

In queste condizioni noi dicevamo dunque: fate, ma non illudetevi sulla portata di rimedi provvisori. Ma io vi dicevo pure: « quando studierete le due soluzioni sussidiarie, potrà avvenire che in questo studio comparativo vi baleni il pensiero della opportunità di una soluzione definitiva e non sussidiaria ».

E il ministro ci disse ora che questo pensiero gli è appunto balenato, ma nel senso che questa linea nuova di Fossano-Mondovì-Ceva poteva diventare non solo la sussidiaria da scegliersi fra le due offerte, ma la sostituzione della direttissima; anzi la vera direttissima, più lunga sul

terreno, ma più breve per virtualità, cioè per facilità di percorso.

Ora, io debbo, a costo di non farmi seguire da un alito di popolarità, debbo apertamente elogiare il ministro della scelta fra le due soluzioni sussidiarie. Evidentemente, posta come soluzione sussidiaria, egli ha scelto la migliore, evidentemente egli ha scelto quella che anche nelle comunicazioni con Savona può dare a Torino e al Piemonte momentaneamente comunicazioni più facili e più rapide della linea attuale, veramente impossibile. Questo, lo credo e lo riconosco. Ma da questo al potere essere persuasi noi, al potere essere persuasa l'opinione pubblica, al potere essere una realtà che la linea Fossano-Mondovì, questa che per qualche anno sarà una buona soluzione sussidiaria, possa costituire una soluzione definitiva, una vera direttissima tra Torino e Savona, ci corre! E lo dimostrerò facilmente. Ma prima tornerò un momento indietro per dirvi: anzitutto voi venendo a proporre questa scelta fra le due sussidiarie, abbandonate intanto il raccordo fra Santo Stefano e la linea San Giuseppe-Acqui (non ho parlato di Ponti: avrei però potuto dire ormai Santo Stefano-Ponti in vista di ciò che le altre soluzioni da Santo Stefano verso Merana o Dego pare che siano svanite).

Questo abbandono costituisce (o io m'inganno) ad ogni modo per Torino e Savona una perdita seria. Noi non demmo e non diamo, checchè ne possa anche dispiacere all'amico Maggiorino Ferraris o ad altri una importanza eccessiva alla soluzione del raccordo Santo Stefano-Ponti... Ma era uno scaricatore che aveva come tale importanza, anzitutto temporanea, grande, cioè finchè fosse costruita fra nove o dieci anni una soluzione definitiva. Era uno scaricatore che mentre costituiva (comprendo perciò tutte le agitazioni locali) una buona linea per gl'interessi locali, stabiliva poi anche per Torino altre comunicazioni anche con Genova, che potevano avere la loro importanza in un caso di occlusione o di eccessiva occupazione dell'attuale linea diretta. E, come tale, debbo rimpiangere che il Governo voglia rinunciarvi.

Era insomma una buona deviazione, una succursale di sfogo che seguita ad apparire anche oggi buona, dato il suo costo moderato, che era stata proposta dalla Commissione Adamoli e studiata dal generale Ricci anche per ragioni militari e dall'ingegnere Benazzo

per ragioni tecniche. Mi pare che il suo abbandono, dopo che la legge l'aveva sancita, abbia l'aria della revoca di legittimità di un infante, rappresenti come l'esposizione di un figlio che si riteneva legittimo, all'infanzia abbandonata. (*Si ride*) In tali condizioni questo infante ha diritto almeno alla nostra pietà ed al nostro riguardo ed io, senza spingermi fino a farne un figlio adottivo di Torino, invoco volentieri ancora la benevolenza del ministro per questa creatura che, anche senza esagerarne i meriti, può ancora avere un avvenire ed una missione nella vita.

Ma di ciò ho finito; parliamo ancora invece della questione della sussidiaria di Fossano-Mondovì-Ceva.

La sussidiaria si presenta con questi evidenti caratteri; ottima linea pianeggiante fino a Ceva, buona sotto l'aspetto tecnico e buona sotto l'aspetto economico per le nuove comunicazioni che stabilisce, per altri obbiettivi cui tende. Però si tratta sempre di una linea di circa 148 chilometri, cioè essa come lunghezza reale sarebbe la più lunga delle linee che abbiamo poco fa preso in esame. Che la sua virtù o virtualità possa giungere a farla considerare di tutte le direttissime la migliore, sarà possibile perchè in fatto di virtù donnesche e di virtualità ferroviarie c'è sempre, come ho detto, una certa elasticità arbitraria di apprezzamenti, ma mi pare poco probabile e certo ben lontano dall'essere oggi dimostrato.

Non basta, infatti, dire come il ministro, che con un rapido studio, fatto evidentemente sulla carta e coi mezzi che in così breve tempo si possono avere avuti a disposizione, ciò possa essere apparso; bisogna veramente che i competenti, la Camera e l'opinione pubblica se ne possano persuadere. E qui mi permetta l'onorevole ministro di deplorare che un mistero, certo dovuto a buone intenzioni, ma protratto troppo a lungo come un mistero insolubile di fronte alla curiosità ardente degli interessati e della pubblica opinione, per quasi quindici giorni, abbia impedito a noi, che pure ne abbiamo il diritto e il dovere, di avere tutti quei documenti e quelle relazioni e dimostrazioni ed elementi di studio che ci concedessero di persuaderci, ed occorrendo di preparare l'opinione pubblica ad una soluzione, ed anche, se tale fosse, di poter riconoscere che la soluzione proposta sia giusta.

Ciò dimostra ancora una volta che anche

con le buone intenzioni i misteri, almeno parlamentariamente parlando, non sono utili mai e che il miglior modo è sempre di far le cose apertamente, colla più larga pubblicità: il portar qui il confronto fra tutti i progetti, il portare sul terreno l'esame del progetto, il domandare ai vostri tecnici anche di crearne uno nuovo se occorra, era il vostro compito e il vostro dovere, come l'esserne ampiamente informati e il deciderne a ragion veduta è il nostro. (*Approvazioni*).

Ma quando si tratta di milioni da spendere e quando da Torino e Savona si sono spese 45,000 lire per fare il progetto di Cartosio, quando i poveri comuni, mi permetto di dire, rappresentati dal caro amico Curreno, hanno avuto essi stessi tanta fede da spendere 10 o 12 mila lire per far studiare un progetto, come può rifiutarsi a studiare il Governo davanti ad una così evidente grandezza di interessi, di fronte ad un così largo movimento di pubblica opinione, davanti ad un bisogno così dimostrato? Che cosa non deve fare per proporre finalmente al Parlamento un progetto che acqueti tutti i giusti timori, che risponda alle giuste aspirazioni, che faccia tacere tutte le illusioni, se ve ne siano di eccessive, e dimostri una buona volta quella che è la realtà?

Noi non domandiamo di meglio che di controllare con imparzialità questi studi e di mettere i nostri comuni, le nostre provincie e i nostri cittadini in una condizione di tranquillità.

Noi, se ne fossimo persuasi, sapremmo anche dir loro: badate che se anche si tratta di 148 piuttosto che di 120 chilometri reali, questa è, per le ragioni della facilità del percorso, la via effettivamente migliore e più breve.

Noi sapremmo dire al Governo e ai commercianti: le tariffe possono anche combinarsi in modo che la maggior distanza reale non arrechi aggravii maggiori degli attuali al commercio, ma la via è quella e noi dobbiamo riconoscerlo.

Ma io non vedo, noi non vediamo ora questi elementi di persuasione, e in queste condizioni noi, che non domandiamo che questo, noi possiamo bensì plaudire alla Fossano-Mondovì adottata come soluzione della alternativa fra due linee sussidiarie di fronte alla legge del 1908, ma non mai riconoscere in essa la direttissima alla quale abbiamo diritto. Fatela pure, e fatela, come oggi

proponete, a doppio binario. Di questo vi lodiamo.

È troppo evidente che tra il raddoppiamento di una linea, anche cattiva, ma nella quale i convogli hanno un binario per l'andata e un altro per il ritorno, e la costruzione di due linee ad un solo binario, che passino per diverse regioni tendendo agli stessi punti, serve molte volte di più una linea a doppio binario che due linee ad un binario solo.

In questa condizione il doppio binario era l'unica soluzione, che rendeva tanto più preferibile la linea di Fossano, già preferibile per il percorso pianeggiante.

Ma se noi non possiamo ammettere, anche soltanto dalla visione delle carte e dalla conoscenza superficiale dei terreni, che da Torino, a Ceva si correrà molto meglio sulla Fossano di quello, che si potrebbe sull'attuale anche rabberciata, noi dobbiamo però osservare che rimarrà inalterato l'angiporto strozzato e ripidissimo Ceva-San Giuseppe, che nessuno dei vostri tecnici ha saputo, pare, credere possibile di doppio binario.

E poi, da San Giuseppe a Savona sarà possibile, ma mediante giri, cioè allungamenti molto virtuali di linea, di creare una linea nuova meno ripida, ma sulla Ceva-San Giuseppe avremo sempre le attuali difficoltà. Ma c'è il tocca e sana, si risponde; c'è la trazione elettrica.

La trazione elettrica! Io non sono competente, ma mi pare che essa sia invocata un poco come quel rimedio universale, che fa diventare magri i grassi, e grassi i magri. In fatto di trazione elettrica, accade a noi qualche cosa di strano. Per la linea del Cenisio il ministro, fin da quasi due anni sono, con lettere agli enti e con dimostrazioni alla Camera ci diceva: con la trazione elettrica non ho bisogno di raddoppiare il binario nei punti più strozzati; avrò tale efficienza e tale rapidità dei trasporti che avrò modo di mettere la linea italiana in condizioni non inferiori a quella francese, per cui la Francia ha completato il suo doppio binario. Sarà, noi rispondevamo; e il comune di Torino si apprestava a fare, come fece poi, anche il sacrificio di circa 150 mila lire all'anno per facilitare la pronta attuazione di questa trazione elettrica sulla linea del Cenisio, o almeno nella grande galleria.

Senonchè, prima di concludere il contratto, che pure abbiamo dovuto fare, perchè noi abbiamo voluto ancora aver fede nei miracoli della trazione elettrica, quando

la nostra fede era più vigorosa, venne a smorzarla appunto il ministro.

Si disse al municipio di Torino dal ministro: facciamo pure questa trazione elettrica: se volete farla, facciamola; ma non potrei pagarla ciò che vi costa, perchè con le attuali grandi locomotive a cinque assi, noi possiamo ottenere altrettanto senza impianti elettrici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, no; si trattava di un impianto provvisorio, perchè quello elettrico definitivo eravamo tutti d'accordo di farlo.

DANEO. Mi lasci seguire il mio ragionamento. Ella sa con quanta equanimità cerco di trattare l'argomento, lieto se domani si porteranno argomenti persuasivi contro la mia tesi. Ed ella sa bene quali furono allora le sue parole.

Questa trazione elettrica in ogni modo allora non era più ritenuta essenziale! Ed io poi, anche quando si parlava qui, nel 1908, della trazione elettrica sulla Savona, teste l'amico Astengo e mi pare anche l'amico Agnesi, ho sentito dire delle cose, così opposte o almeno così diverse, relativamente a ciò, che la trazione elettrica avrebbe potuto dare come portata di vagoni!

Chi parlò di 400 al giorno, invece di 280, cifra modesta, chi elevò la speranza a cinquecento, settecento, mille!

Dunque in queste condizioni, la trazione elettrica per noi profani ha qualche cosa del grande mistero che attrae, ma anche ha qualche cosa del grande mistero che atterrisce e confonde e davanti al quale si rimane in forse e si teme che dietro il mistero dell'atteso miracolo possa apparire la mano del giocoliere!

Quindi, possiamo temere che proprio questa trazione elettrica, che forse ci potrà dare qualche maggiore velocità, non possa però sfollare per molto tempo tutto il crescente movimento.

Se d'altronde ciò potesse essere, perchè non fareste tutta la linea a trazione elettrica? Ed in questo caso spendereste assai meno e sbrighereste tutto, e correreste velocemente.

E se sulle linee la trazione elettrica avesse tali effetti da potere, come prevede, mi pare, il professore Zollinger, in un tempo avvenire annullare quasi le pendenze così da diventare un giuoco il superarle, perchè non applicheremo così largamente questo tocca-sana? (*Approvazioni*).

Ma, respingendo le esagerazioni, am-

metto, e sarebbe assurdo negarlo, che la trazione elettrica qualche cosa debba pur fare. La vediamo all'estero, e nella Milano-Varese e altrove, all'opera e io la desidero, la invoco, ed ho sostenuto a Torino, ed ho anche un po' contribuito a far decidere, dal Consiglio comunale, che sacrifici si facessero, perchè questa trazione elettrica, almeno nella parte del tunnel del Cenisio, per quello che poteva dipendere da noi, si attuasse presto.

Certo vi sono dei vantaggi evidenti per la soppressione del fumo, per la conseguente poderosa successione più rapida dei convogli, per la comodità dei viaggiatori, per la velocità stessa.

Ma che proprio proprio questa sia il toccasana delle difficoltà enormi che si riscontrano tra Ceva e San Giuseppe, non lo possiamo dire ancora, anzi possiamo dubitarne.

E quindi, io concludo così: È evidente, che la direttissima tra Torino e Savona bisognerà, e in tempo non lontano, farla. Se tre vie non bastano più ormai per i Giovi a Genova, e si è dovuta e giustamente fare la quarta, se una non è bastata più alla Firenze-Bologna e si è dovuto pensare all'altra, se, anche per il Cenisio, checchè ne diciate e pensiate ora, presto verrà il giorno in cui anche dovrete praticare più facile e pianeggiante anche una nuova galleria, come possiamo oggi rifiutarci al pensiero di studiare una nuova via fra Torino e Savona?

Apprestiamo pure intanto mezzi sussidiari per vivere, durante questo periodo di studi e di esecuzione, ma non rifiutiamoci a studiare sul terreno la sola, la inevitabile definitiva soluzione, cioè una direttissima Torino-Savona.

Io chiedo quindi che il ministro Bertolini porti tutta l'acutezza del suo ingegno e l'imparzialità del suo spirito nel giudicare di questa nostra modestissima domanda che abbiamo racchiusa in un ordine del giorno.

Noi non gli domandiamo, come tempestano i telegrammi che ricevo da Torino, non gli domandiamo, come fu anche proposto in Consiglio comunale ieri, una legge immediata per una direttissima. Di leggi immediate che sanciscano una ferrovia di cui non si hanno gli studi, di cui non si conosca il percorso, di queste leggi immediate so che se ne fecero altra volta molti anni sono, alla Camera, ma sappiamo tutti ciò che costarono, e sappiamo che ora non si debbono, non si possono più fare. Ma so

che si potranno anche ora chiedere e sperare quando siano dimostrate convenienti da quegli studi che domandiamo.

E per questi studi noi confidiamo in voi e nei vostri funzionari stessi, tanto crediamo alla buona fede ed alla buona volontà del Governo.

E pur riservando ai nostri Enti il diritto di cooperare, facendo compiere i loro studi anch'essi, vi diciamo di studiare sul terreno questa linea direttissima, di studiarla meglio di quello che ora abbiate potuto fare.

Noi seguiremo con attenzione, con ansia, con speranza questi studi e saremo pronti ad accoglierne le conclusioni, quando ci appaiano convincenti, anche a costo di rinunciare alla popolarità, anche sapendo che questo grave mandato, grave tanto spesso di fatiche e di responsabilità, può dover essere restituito a coloro che ce lo hanno dato, quando si sapesse di non esser all'unisono colle loro aspirazioni. Ma appunto ciò sapendo vi diciamo: dateci il risultato di studi veramente completi; dimostrateci quale sia la migliore soluzione e proponetela: in quel giorno soltanto ci acquetteremo. Ma non prima di quel giorno! (*Bene! Bravo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tommaso Mosca, il quale, insieme con altri colleghi, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera raccomanda al Governo di proporre sollecitamente l'istituzione di grandi servizi pubblici automobilistici regionali fra le stazioni ferroviarie e i comuni vicini e fra i vari comuni non collegati da ferrovie o da tramvie, affidando, ove lo creda, tali servizi, insieme con i trasporti postali, all'industria privata, e provvedendo, per mezzo degli assuntori di essi, o per mezzo delle provincie e col concorso dello Stato, alla buona manutenzione delle strade comunali su cui dovrebbero esercitarsi.

« Mosca Tommaso, Ciccarone, Vaccaro, Materi, Gallo, Buonanno, De Michetti ».

MOSCA TOMMASO. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare nella discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per richiamare l'attenzione del Governo e della Camera su di un problema di alta importanza, che interessa ogni parte del nostro paese, e specialmente le provincie del Mezzogiorno e delle isole: sul pro-

blema, cioè, della rapidità e della facilità delle comunicazioni fra le stazioni ferroviarie e i comuni vicini, e fra i comuni non collegati da ferrovie o da tramvie.

Questi comuni, distanti decine e decine di chilometri dalla rete ferroviaria, purtroppo in Italia sono moltissimi, e si trovano quasi tutti dispersi fra le montagne o su le alture. D'ordinario essi non hanno altra strada che la comunale obbligatoria. Pochi, più fortunati, sono avvicinati o attraversati da strade provinciali o nazionali. In genere, e tutti lo sanno, le strade comunali obbligatorie di montagna hanno molte giravolte, molte curve e molte pendenze, di modo che per percorrere su queste strade una distanza di venti chilometri, con i carri oppure con le lente vetture postali, occorrono in media da quattro a cinque ore; e questa distanza di venti chilometri non si può percorrerla che una sola volta al giorno con la stessa vettura, in andata e in ritorno.

Questa difficoltà dei traffici tarpa le ali a qualsiasi vigorosa iniziativa, scoraggia i più volenterosi, ed è la principale, forse l'unica ragione di quello stato d'inferiorità in cui si trovano le nostre regioni meridionali, specialmente di montagna, di fronte alle regioni del nord, intersecate da ferrovie e da tramvie, e così fiorenti di industrie e di commerci.

Come volete, infatti, che si moltiplichino i traffici, che si sviluppino i commerci, che si esportino i prodotti locali, che sorgano e fioriscano stabilimenti industriali nei nostri paesi distanti 40, 50, 60 chilometri dalla stazione ferroviaria, quando per arrivarci occorrono cinque, sei o sette ore di incommo viaggio e talvolta anche delle giornate intere? Spesso, per le antiche vie mulattiere, si arriva a cavallo o a piedi più presto di quel che non si arrivi per le strade rotabili.

Fino ad alcuni anni fa le popolazioni di montagna si rassegnavano a questa poco lieta condizione di cose, e ne incolpavano più che il malvolere degli uomini, più che i sistemi del Governo, la natura stessa dei luoghi. Era una *infelicitas loci*, una *vis major cui resisti non poterat*. Ma ora, dopo l'invenzione dell'automobile, dopo i progressi ed i perfezionamenti dell'industria automobilistica (leggevo questa mattina sui giornali che l'Edison ha inventato un accumulatore leggerissimo destinato a sostituire i motori a benzina...)

FERRARIS MAGGIORINO. Voglia il cielo...

MOSCA TOMMASO. Speriamo che sia vero, onorevole Maggiore Ferraris! ...dopo, adunque, i progressi e i perfezionamenti dell'industria automobilistica, dopo che le nostre popolazioni di montagna hanno veduto e toccato con mano che con l'automobile questa distanza di venti chilometri si può percorrerla non più in quattro o cinque ore, ma in mezz'ora, e si può percorrerla non una volta sola al giorno con la stessa vettura, ma quattro o cinque volte, ora esse non si rassegnano più, e reclamano con insistenza, non più ferrovie o tramvie, ma servizi automobilistici.

Queste nostre popolazioni hanno compreso, o meglio hanno intuito, col loro naturale buon senso, che nell'automobile è la loro salvezza; nell'automobile è il segreto della loro resurrezione economica, poichè l'automobile ha questa virtù magica: di convertire, come per incanto, tutte le strade rotabili in altrettante ferrovie o tramvie. È una vera rivoluzione nel sistema delle comunicazioni. Anzi le converte in qualche cosa di meglio delle ferrovie di montagna, perchè tutti sanno che i treni ferroviari di montagna procedono a passo di lumaca, si fermano in tutte le stazioni, ove nessuno sale e nessuno scende, mentre l'automobile non solo eguaglia e supera in velocità i treni ordinari, ma ha il vantaggio inestimabile della piena libertà di movimenti, di essere indipendente da vincoli di orario e di fermata, di condurre le persone fino alla porta di casa, di caricare le merci sul luogo di produzione e di scaricarle nel luogo di consegna, senza trasbordi, senza pericolo di alterazioni o manomissioni nel percorso.

Si comprende bene, adunque, perchè queste nostre popolazioni di montagna abbiano ora una sola aspirazione in tema di comunicazioni: che cioè l'automobile cessi di essere una vettura di lusso e divenga presto un mezzo di locomozione popolare, democratico, che faccia tutti i servizi postali e si trovi in tutte le stazioni, in tutti i comuni provvisti di ferrovie o tramvie.

E non hanno torto. Hanno torto, invece, e danno prova di una mentalità arretrata, coloro che continuano a credere che la celerità delle comunicazioni sia in diretta e necessaria correlazione colle ferrovie e tramvie, coloro i quali ritengono che l'auto-

bile debba continuare a rimanere una vettura di lusso, un mezzo di locomozione per la gente ricca, per i *touristes* che vanno in cerca di svago o di emozioni. È un errore codesto che fa ricordare quello di Adolfo Thiers, quando dall'alto della tribuna parlamentare ebbe a dire, allorchè le ferrovie muovevano i primi passi incerti e timidi, che esse erano un trastullo da ragazzi. Il che dimostra come anche i grandi uomini dicano talvolta delle grandi corbellerie.

Ora che cosa ha fatto il nostro legislatore, per assecondare questi desideri, queste aspirazioni delle nostre popolazioni di montagna?

Con le leggi del 1906 e del 1907 e con l'ultima del luglio 1908 ha cercato di stimolare l'iniziativa privata, concedendo sussidi, che prima arrivavano a 500 lire ed ora possono raggiungere le 800 lire a chilometro, alle imprese private che assumano servizi pubblici automobilistici.

Quali sono stati gli effetti di questa legge? Assai scarsi, anzi addirittura scoraggiati. Qui e lì sono sorte piccole imprese, appena 27, mi pare, in tutto il Regno, delle quali venti nell'Alta e Media Italia, cinque nel Mezzogiorno, due nella Sicilia, nessuna nella Sardegna.

Ebbene, tutte o quasi tutte queste imprese, meno una, quella di Pavullo, se non erro, sono passive o fanno magri affari. E se ne comprende agevolmente la ragione: esse operano su di una sfera di azione molto limitata, fra quattro o cinque comuni, e quindi non possono disporre di un gran numero di vetture, non possono adibire ora l'una ora l'altra, a seconda delle esigenze del traffico, non possono ritrarre dal personale, che costa molto, e dal materiale che costa anche di più, tutto quel rendimento e quell'utile di cui sarebbero capaci.

È inutile, adunque, farsi più delle illusioni; la via finora seguita è sbagliata e bisogna addirittura cambiarla; bisogna sostituire all'iniziativa privata l'iniziativa dello Stato, bisogna sostituire ai servizi pubblici automobilistici frammentari parziali, slegati, dei grandi servizi pubblici di Stato, che abbraccino un'intera regione, o, se affidati all'industria privata, organizzati e diretti dallo Stato.

Essi potrebbero essere cinque in tutto il Regno: uno per le provincie meridionali, uno per la Sicilia, uno per la Sardegna, uno per l'Italia Centrale ed un altro per l'Alta Italia, e costituire altrettanti servizi

ausiliari e sussidiari del grande servizio ferroviario di Stato.

Qui si avvera press'a poco lo stesso fenomeno che si è verificato in tema di rimboschimento.

Il legislatore del 1877 credette anch'esso di poter fare affidamento sull'iniziativa privata e ritenne che bastasse segnare le zone da sottoporre al vincolo forestale, e stimolare i proprietari dei terreni compresi in queste zone con minaccia di pene o con promesse di premi, per conservare i boschi esistenti e per farne sorgere altri sulle pendici dei monti o in luoghi franosi.

Invece è accaduto tutto l'opposto; è accaduto che dopo il 1877 non solo i boschi esistenti sono andati diminuendo, ma nessun bosco nuovo è sorto; e ciò perchè i privati proprietari o mancavano del denaro per rimboschire o non potevano rimanere per molti e molti anni privi della rendita dei loro fondi, per aspettare che gli alberi crescessero. E così l'anno scorso abbiamo dovuto importare dall'estero 123 milioni di lire di legname. Ora finalmente è penetrata in tutti la convinzione che il rimboschimento debba essere una funzione dello Stato e non dei privati.

Lo Stato deve espropriare tutti i terreni compresi nelle zone sottoposte a vincolo e procedere direttamente al rimboschimento, creando così un grande demanio forestale, che, dopo tutto, come ha dimostrato l'onorevole Casciani e parecchi altri in questa Camera, costituirà anche un fruttifero impiego di capitali.

Ebbene, questa stessa via bisogna pur seguire in tema di automobilismo; occorre, secondo me, farla finita con le concessioni parziali, frammentarie ai privati; occorre creare dei grandi servizi automobilistici regionali organizzati dallo Stato.

Lo Stato deve prendere l'iniziativa della loro organizzazione per più ragioni. Prima di tutto per una ragione teorica, perchè, com'ella, onorevole ministro, che è profondo cultore di scienze del diritto pubblico, mi insegna, l'azione dello Stato deve sempre sostituirsi all'azione privata là dove questa non può arrivare o per la grandezza e la continuità dei mezzi che sono richiesti o per la somma importanza dello scopo da raggiungere.

In secondo luogo, per varie ragioni pratiche, di cui la principale è questa, che lo Stato deve affidare alle grandi organizzazioni di servizi pubblici automobilistici tutti

i trasporti delle corrispondenze e dei pacchi postali. Il costo di questi trasporti, con l'ultima nota di variazioni approvata pochi giorni fa, è salito a sette milioni e centomila lire, ed accenna ancora ad elevarsi per il continuo rincaro della mano d'opera, e per l'aumentato costo dei foraggi e dei cavalli.

Nè credo che la risoluzione dei contratti in corso possa presentare seria difficoltà perchè, come mi assicurava l'altro ieri il collega ed amico Aguglia, in tutti i contratti di procacciato e di trasporti postali si è avuto la preveggenza di inserire la clausola risolutiva per il caso che il Governo voglia introdurre il servizio automobilistico per i trasporti delle corrispondenze e dei pacchi.

Dunque la prima ragione pratica per la quale è necessaria l'iniziativa dello Stato è che esso deve affidare a queste grandi organizzazioni il servizio postale.

La seconda ragione è che lo Stato deve coordinare il servizio automobilistico con quello ferroviario, perchè l'uno non faccia concorrenza all'altro, e deve inoltre stabilire delle norme che assicurino la regolarità del servizio e la uniformità delle tariffe, così pel trasporto delle persone come pel trasporto delle merci.

Ma vi è poi una terza ragione ben più grave che rende necessario l'intervento dello Stato, ed è questa: che lo Stato deve provvedere una buona volta ed efficacemente alla manutenzione delle strade comunali.

Lo Stato italiano ha il grave torto di essersi fin qui disinteressato della manutenzione delle strade comunali; e, così facendo, esso è venuto meno ad un preciso suo dovere, perchè come era dover suo (e in parte lo ha adempiuto) di concorrere alla costruzione di quelle strade, le quali giovano non soltanto alle popolazioni dei comuni a cui fanno capo, ma anche alle popolazioni dei comuni vicini e alla generalità degli abitanti del Regno, così era dovere suo di concorrere anche alla manutenzione delle strade stesse, le quali certo si logorano non soltanto per opera dei veicoli delle popolazioni dei comuni cui esse mettono capo, ma anche per opera di tutti gli altri veicoli che le attraversano.

Noi abbiamo 83 mila chilometri di strade comunali, le quali rappresentano un valore di oltre un miliardo e mezzo, poichè 22 mila chilometri, costruiti in base alla legge del 1868, sono costati 370 milioni, di cui circa un quarto, cioè 87 milioni a carico dello Stato.

Abbiamo poi circa 44 mila chilometri di strade provinciali. Orbene, mentre per la manutenzione dei 44 mila chilometri di strade provinciali le provincie spendono 22 milioni, nei bilanci comunali, per la manutenzione degli 88 mila chilometri di strade comunali, sono stanziati appena 15 milioni o poco più, che poi non si spendono nemmeno tutti, perchè una parte di essi è stornata ad altri scopi.

A questo proposito mi permetta la Camera di leggere un brano della pregevole relazione Braggio, direttore generale dei ponti e strade, pubblicata nel 1905.

« Per i 44 mila chilometri circa di strade provinciali la manutenzione costa complessivamente 22 milioni all'anno, mentre appena 16 milioni all'incirca si spendono per mantenere 88 mila chilometri di strade comunali. Non reca quindi meraviglia l'apprendere che nella massima parte del Regno le strade comunali o si mantengono male, o non si mantengono affatto, e che, sebbene le amministrazioni comunali iscrivano a tale scopo nel loro bilancio apposito fondo, ciò che è loro reso obbligatorio dalla nostra legge comunale e provinciale, pure in moltissimi casi il fondo o è speso solo in parte od è interamente distratto per far fronte ad altri bisogni.

« La rete esistente di strade comunali rappresenta un ingente ammontare di capitale e di lavoro che sarebbe grave colpa lasciar disperdere. Da ogni parte sorgono lamenti sullo stato di abbandono in cui si trova la maggior parte di tali strade, e le condizioni della viabilità comunale risultano deficientissime in 21 provincie.

« In molte di queste provincie le strade comunali sono così deperite, che non sarebbe più proficuo il lavoro di manutenzione, e occorrerebbe ricostruirle; tanto che le popolazioni preferiscono servirsi delle antiche strade mulattiere. Nella provincia di Girgenti il piano di alcune strade è stato perfino rioccupato dagli antichi proprietari e nuovamente ridotto a coltivazione ».

Dunque lo Stato italiano ha il grave torto di avere abbandonato per tanti anni le strade comunali. E questo torto, se continuasse, diventerebbe colpa imperdonabile, ora specialmente che le strade rotabili hanno acquistato un valore uguale a quello delle ferrovie, ora che tutte le Nazioni civili si preoccupano seriamente della sistemazione e manutenzione delle strade ordinarie, e vi provvedono con larghezza ai mezzi.

L'anno scorso, in ottobre, è stato tenuto a Parigi il primo congresso internazionale sulle strade, promosso dal ministro dei lavori pubblici Barthou, sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica francese.

In quel Congresso sono state rappresentate 27 nazioni dell'Europa e dell'America, ma non vi è stata rappresentata ufficialmente l'Italia, forse perchè l'Italia vi avrebbe fatto, rispetto alle altre nazioni, una assai magra figura.

Vi sono però intervenute parecchie associazioni italiane, tra cui il « Touring Club » che ha pubblicato in questi giorni una pregevole relazione sui risultati del Congresso.

In questa relazione si legge: « Non è il caso di istituire confronti; ma sarebbe facilissimo il dimostrare, anche con sole poche cifre, la condizione di assoluta inferiorità in cui si trova il nostro paese di fronte ai paesi stranieri in questo ramo; inferiorità che preme in modo doloroso ed esiziale su tutto il funzionamento economico; sono milioni e milioni di prodotti che non si possono esitare e che non possono sopportare la concorrenza estera per difetto assoluto o per le pessime condizioni in cui dovrebbero effettuarsi i trasporti ».

Ed altrove: « Il recente Congresso internazionale delle strade, tenutosi a Parigi nell'anno scorso, ha dimostrato in quale altissimo conto sia tenuta tale questione presso le principali nazioni del mondo, tanto più di fronte alle nuove esigenze della locomozione moderna. Ben 27 nazioni erano rappresentate, comprendenti le principali dei due emisferi, e da tutte le relazioni presentate emerse quanto presso quelle nazioni sia sentita la gravità del problema e l'urgenza di provvedervi ».

Il secondo Congresso internazionale per la strada sarà tenuto in Bruxelles nel 1910, e spero che allora lo Stato italiano non mancherà d'intervenirvi. Ma per intervenirevi degnamente bisogna che risolva in precedenza il problema della manutenzione delle strade comunali. Come risolverlo? Innanzi tutto col togliere ai comuni il carico della manutenzione stradale.

I comuni non possono assolutamente sostenere questo carico, per diverse ragioni: primo, perchè non hanno mezzi; secondo, perchè non hanno uffici tecnici competenti; terzo, perchè non possono adoperare i sistemi moderni dei compressori a vapore, delle spazzatrici, delle inaffiatrici

e via dicendo. Ed allora che cosa rimane? Una di queste due soluzioni: o affidare la manutenzione delle strade comunali alle provincie, o affidarla alle istituende organizzazioni di pubblici servizi automobilistici.

Io credo che il presidente del Consiglio, onorevole Giolitti, si proponga di affidare alle provincie anche la manutenzione delle strade nazionali, salvo rimborso delle relative spese, come ho potuto rilevare da un recente discorso da lui tenuto al Senato in occasione della discussione del bilancio dell'interno.

E veramente il sistema di dare alle provincie la manutenzione così delle strade nazionali, come delle strade comunali, salvo il rimborso o il ratizzo della spesa, non mi dispiace, poichè questo sistema nella mia provincia di Campobasso ha dato ottimi risultati. È stato merito di quell'Amministrazione provinciale di assumere la manutenzione di tutte le strade comunali che andavano man mano deperendo.

Dapprima essa dovette lottare con le autorità superiori, che non volevano far passare in bilancio la relativa somma, la quale costituiva una spesa facoltativa non consentita dalla legge, per essersi ecceduti i limiti della sovrimposta, ma poi la provincia prese la risoluzione eroica di dichiarare provinciali tutte le strade comunali. Ebbene basta paragonare le strade comunali della provincia di Campobasso con quelle delle provincie vicine per vedere quale grande diversità vi sia rispetto alla loro manutenzione.

Riprendendo, ora, il filo del mio discorso, ripeto che lo Stato non può esimersi dal prendere l'iniziativa dell'organizzazione dei grandi servizi automobilistici regionali per queste tre principali ragioni: primo perchè deve affidar loro il servizio postale; secondo, perchè deve coordinare il servizio automobilistico con quello delle ferrovie; terzo, perchè deve provvedere, per mezzo delle provincie, o per mezzo degli assuntori dei detti servizi, alla buona manutenzione delle strade comunali.

Ed io sono convinto che, quando queste grandi organizzazioni saranno sorte, quando si darà loro la sicurezza di una cospicua sovvenzione per i trasporti postali, e della buona manutenzione delle strade comunali, per opera loro o per mezzo delle provincie, esse funzioneranno egregiamente, perchè avranno modo di disporre d'ingenti capitali

e potranno quindi acquistare o costruire una grande quantità di automobili e di autocarri, più o meno leggeri, più o meno veloci, e adibire ora l'uno, ora l'altro, a seconda dei bisogni del luogo e del traffico. Esse potranno inoltre avere un personale provetto e ricavarne il maggior rendimento possibile; avere grandi officine di costruzione e di riparazione; fare acquisti in grande, ed ottenere agevolazioni fiscali e così via.

Ora vediamo un po', onorevole ministro, quali sarebbero da una parte gli oneri derivanti al bilancio dello Stato da queste grandi organizzazioni di servizi pubblici automobilistici, e quali, dall'altra, i vantaggi che ne risentirebbe il bilancio stesso e l'economia del paese. Mettiamo su di un piatto della bilancia gli oneri, sull'altro i vantaggi, e vediamo da quale parte la bilancia trabocchi. Gli oneri, come ho già detto, sarebbero due.

Il primo onere consiste nell'aumento dell'annualità per i trasporti postali.

Certo le 7,100 lire che ora si spendono non basteranno più, ma quest'aumento, se sarà forse notevole nei primi anni, andrà poi man mano diminuendo, perchè si potrà stabilire come norma che, quando una linea automobilistica dia un certo prodotto, la sovvenzione debba diminuire gradatamente, fino a scomparire del tutto. Ad ogni modo, l'aumento di spesa per i trasporti postali sarà largamente, anzi, ad usura, compensato dall'aumento dei prodotti ferroviari, come or ora dirò.

Il secondo onere è rappresentato dal contributo cui lo Stato dovrà assoggettarsi per la manutenzione delle strade comunali. Ammesso che questo contributo sia della quarta parte, come per le costruzioni, esso ascenderà a lire 50 circa a chilometro, perchè la spesa media della manutenzione delle strade comunali è di 200 lire, e quindi, per 88 mila chilometri, si avrà una spesa di circa 4 milioni e mezzo a carico dello Stato. Ma questa spesa è inevitabile, e lo Stato si deve preparare a sostenerla, indipendentemente dalla istituzione dei grandi servizi automobilistici, a meno che esso non voglia venir meno ad un suo strettissimo obbligo, e non voglia rimanere alla coda di tutte le nazioni civili in fatto di viabilità ordinaria.

Vediamo ora quali sarebbero i vantaggi. In primo luogo, istituiti i servizi automobilistici, non si sentirà più la necessità di nuove costruzioni di ferrovie secondarie e di tramvie; il che significa procurare un risparmio

di molti milioni agli enti locali ed allo Stato. Io sono fermamente convinto e, al pari di me, moltissimi altri, che, col progredire dell'automobilismo, le ferrovie secondarie sono destinate, se non a sparire, a trasformarsi in autovie. Si toglieranno probabilmente i binari, si levigheranno i piani stradali, e le ferrovie secondarie serviranno esclusivamente pel passaggio degli automobili. Le ferrovie rimarranno soltanto per le grandi distanze, per i grandi traffici nazionali ed internazionali.

Il secondo vantaggio sarà questo. Quando si saranno stabiliti servizi pubblici automobilistici fra tutte le stazioni ferroviarie e i comuni vicini e tra tutti i comuni che sono sprovvisti di ferrovie e tramvie, i traffici tra i piccoli e i medi paesi e tra questi e le stazioni vicine diventeranno più intensi, più frequenti, e quindi si avrà una maggiore affluenza di merci e di passeggeri alle ferrovie ed un sensibile aumento dei prodotti ferroviari. Allora il prodotto lordo ferroviario, che ora in Italia è appena di ventimila lire a chilometro, di fronte alle trentacinquemila lire della Francia ed alle cinquantamila lire della Germania, crescerà in larga misura; nè avremo più, sulle nostre ferrovie, meno di due viaggi all'anno per abitante, ma potremo raggiungere, se non l'enorme cifra di 27.40 viaggi, come in Inghilterra, almeno quella di 5.53, come in Ungheria. Difatti un valoroso scrittore di cose ferroviarie, l'ingegnere Spera, scrive così:

« Dalla vita, dal moto, il paese può attendere il suo svolgimento economico e non certo dall'inerzia. E la vita e il moto che promuoveranno falangi di automobili, non solamente non potranno menomamente far tenere allo Stato una diminuzione di reddito, ma ad esso assicureranno prodotti sempre più prosperi.

« Ben vengano questi supremi e nuovissimi mezzi di locomozione, specialmente in Italia, dove il movimento delle ferrovie è appena iniziato. Dobbiamo ricordarci in quali condizioni di umiliante inferiorità si trovi l'Italia rispetto alle altre nazioni, per quanto rappresenta il traffico delle ferrovie. I prodotti lordi delle ferrovie italiane oscillano intorno a 20 mila lire a chilometro, mentre nei Paesi Bassi ammontano a 28 mila, in Francia a 35 mila, in Germania a 50 mila.

« Eccettuata la Russia, che offre meno di un viaggio all'anno per ogni abitante, tutti gli altri paesi si muovono assai più dell'I-

talia; da un minimo di 5.53 viaggi all'anno per abitante offerto dall'Ungheria, si giunge al massimo di 27.40 in Inghilterra. In Italia raggiunge appena la modestissima cifra di 1.82.

« Questa enorme inferiorità dimostra che le ferrovie con un esercizio che risponda veramente allo scopo ed alle condizioni del paese, possano e debbano sperare in prodotti doppi, tripli di quelli che oggi si ottengono, e l'automobilismo, servendo mirabilmente a mettere in moto le energie, è un elemento prezioso ed indispensabile per raggiungere questo maggior prodotto necessario e desiderabile ».

Avremo poi un terzo vantaggio notevolissimo, ed è questo, che lo Stato potrà avere a sua disposizione una grande falange di automobili, grandi e piccoli, pesanti e leggeri, con i quali potrà provvedere egregiamente a quanto sia necessario in caso di interruzione del servizio ferroviario, in caso di mobilitazione dell'esercito, in caso di guerra ed anche nell'eventualità, *quod Deus avertat*, di nuovi disastri tellurici.

Sapete voi chi nella recente immane catastrofe di Messina e di Reggio è riuscito più utile a quelle sfortunate popolazioni?

Sono stati appunto gli automobili e gli automobilisti. Lo dice il pubblicista Mario Morasso nella « Rivista di comunicazioni e trasporti » del gennaio 1909.

Gli automobili hanno portato con grande rapidità medici, medicine e viveri ai feriti ed ai superstiti del terremoto ed i paesi più disgraziati sono stati quelli in cui l'automobile non poteva agevolmente accedere.

Scriva il Morasso: « È stato in questi giorni di lutto e di accasciamento che gli automobili, questo arnese esecrato che il fisco colpisce di balzelli e gli agenti di multe, hanno dato prova luminosa di essere gli strumenti più utili, più vantaggiosi e benefici ».

« Non temo di esagerare affermando che dopo i medici le persone che hanno giovato di più nella zona montuosa della Calabria sono stati gli automobilisti ».

« E del resto, se i medici hanno potuto nei paesi più distanti dalle ferrovie esercitare profittevolmente il loro ministero, lo si deve agli automobilisti ».

« A Sant'Eufemia i primi soccorsi effettivi, sotto forma di medicinali, di coperte, di suore e di medici, sono stati portati dagli automobili di Milano, i quali dal primo giorno del loro arrivo non hanno fatto al-

tro che andare e venire da Palmi a Sant'Eufemia trasportando persone ed oggetti. Lo stesso si dica per Seminara e per Sinopoli ».

« È da sperare che gli automobilisti della carità inviati laggiù dai privati e che si sono acquistati tante benemerenze siano i pionieri, siano l'avanguardia di quelli in servizio pubblico che vi saranno mandati stabilmente ».

« Sarebbe questa la loro massima benemeranza, quello che di meglio potrebbero lasciare ai calabresi ».

Onorevole ministro, ho grande fiducia in lei e nel suo valoroso collega e mio ottimo amico, onorevole Schanzer.

Entrambi avete alto ingegno, vedute larghe e geniali, ed avete anche una nobile ambizione: quella di lasciare una traccia luminosa del vostro passaggio nei Ministeri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi, e di concorrere efficacemente con l'opera vostra alla redenzione, che vi è tanto a cuore, delle provincie del Mezzogiorno.

Orbene, io dico all'uno ed all'altro: studiatelo questo grandioso problema della istituzione di grandi servizi pubblici automobilistici regionali; studiatelo con intelletto d'amore, e soprattutto col fermo proposito di venire presto, fra quattro o cinque mesi, ad una risoluzione concreta.

Voi dovete persuadervi di questo, che il venire qui a proporre la istituzione di grandi servizi pubblici automobilistici equivale al proporre la costruzione di altrettante ferrovie e di altrettante tramvie quanti sono i comuni che ora ne sono privi, con questa grande differenza, che nè occorrerà spendere centinaia di milioni e miliardi per la loro ultimazione, nè occorrerà aspettare diecine e diecine di anni per il loro esercizio. In pochi mesi questi grandi servizi pubblici automobilistici potranno regolarmente cominciare a funzionare sulle strade provinciali e sulle strade comunali che si andranno man mano riattando e sistemando.

È opera alta e degna codesta, che merita di essere non soltanto iniziata, ma portata presto a compimento, poichè essa apporterà non un sollievo momentaneo e passeggero, ma un miglioramento duraturo, organico e permanente nelle condizioni economiche del paese e specialmente del Mezzogiorno e delle isole.

Perchè, voi lo sapete meglio di me, la questione del Mezzogiorno è, sì, una que-

stione di istruzione e di educazione, è anche una questione di retta amministrazione locale e di rimboschimento, ma è anzitutto e soprattutto una questione di viabilità, di celerità e facilità delle comunicazioni.

È la lentezza, è la difficoltà delle comunicazioni che recide i nervi a qualsiasi grande e piccola iniziativa e nei nostri paesi di montagna, che scoraggia anche i più operosi e costringe le nostre popolazioni a rimanere nella loro secolare inerzia ed apatia. Sopprimetela questa lentezza e questa difficoltà delle comunicazioni per mezzo dell'automobilismo, e voi avrete impresso nelle nostre regioni un alito di vita nuova, avrete ridestato in esse molte energie sopite, avrete messo in moto molte energie latenti; voi avrete aperto alle nostre popolazioni la vera via, la via maestra per elevarsi economicamente, intellettualmente e moralmente. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo.

ASTENGO. Onorevoli colleghi! Consenta la Camera ch'io m'intrattenga brevemente sopra un argomento, di cui spesso si è parlato in quest'aula, senza che si sia finora preso alcun provvedimento.

Parlo dell'assetto amministrativo dei porti, i quali assumono ogni giorno maggiore importanza nel problema dei trasporti. Gli scali marittimi hanno funzioni importanti nei rapporti del movimento industriale e commerciale delle zone di loro competenza. Essi devono nella loro potenzialità ed estrinsecazione della stessa, corrispondere a tutte le esigenze di quel movimento; da ciò la necessità di studi, di indagini onde adeguarne l'efficienza.

In altri tempi, quando mancavano le comunicazioni ferroviarie con l'interno, il porto altro non era che lo scalo del commercio locale ed il luogo di rifugio e di riparazioni delle navi. Quindi facile allora ne era il governo e l'esercizio. Ciò spiega la mancanza di ordinamenti amministrativi dei porti italiani prima della legge dell'aprile 1885. Questa ha tentato di dare un assetto conveniente ai porti, ma le sue disposizioni più non rispondono alle moderne esigenze.

Se le disposizioni stesse hanno soddisfatto alla necessità del tempo, cioè hanno determinato le funzioni dei vari uffici pubblici che concorrono alla formazione ed esercizio dei porti e furono perciò eliminate ragioni di conflitto fra gli uffici stessi; permane però sempre e si fa sempre più

acuta la deficienza del coordinamento dei loro studi. Manca un organo che di questi abbia la iniziativa e la responsabilità e che col concorso di tutti gli elementi tecnici commerciali imprima all'azienda portuale l'unità di indirizzo necessaria allo svolgimento delle sue funzioni secondo i bisogni del mercato.

Oggi si presentano alla ribalta nuovi problemi specialmente in quegli scali nei quali è intenso ed attivo il movimento. Oltre la vecchia guerra della macchina con la mano d'opera, che dovrebbe risolversi nel senso che la macchina invece di far concorrenza all'uomo, debba servirgli per rendere più facili, meno gravose e dispendiose le operazioni di carico e scarico; oltre detta lotta sorge nei porti il problema speciale della mano d'opera che, per effetto dei discreti guadagni, tende ad aumentare a dismisura. Le conseguenze di siffatto aumento sono diametralmente contrarie a quelle della normale legge economica della domanda e dell'offerta.

Le tariffe di lavoro, invece di diminuire in ragione della maggior quantità dell'offerta, aumentano perchè colle stesse debbesi provvedere ai bisogni di maggior numero di lavoratori. Siffatto fenomeno già si verificò e si verifica ancora nel porto di Genova, ove si stanno concretando gli opportuni rimedi, e già si presentò in altri porti, ove fu causa di disordini e di sospensione di lavoro.

Ho accennato a questa questione per dimostrare la necessità della istituzione d'un ente a cui sia devoluta la direzione dei porti, almeno di quelli di prima classe, con autorità di dettare le norme opportune a regolarne l'esercizio in tutte le sue estrinsecazioni e bisogni. Confido che l'onorevole ministro, cui sono note le condizioni dei nostri principali porti, vorrà efficacemente provvedere.

Passo ad un secondo argomento, cioè al trattamento degli scali marittimi nei rapporti delle tariffe ferroviarie. Si devono riparare parecchie ingiustizie esistenti, che sono la conseguenza d'un passato economico meno florido dell'attuale.

All'epoca della costruzione delle reti ferroviarie, specialmente nei primi tempi, lo Stato e le Società concessionarie non avevano molta fiducia nel traffico marittimo-terrestre; epperò furono riluttanti alle costruzioni dei tronchi ferroviari che uniscono le stazioni coi porti. Le città dovet-

tero intervenire, per ottenerli, con concorsi rilevanti; ma ciò nonostante le direzioni ferroviarie, onde assicurarsene i risultati finanziari, imposero rilevanti tariffe speciali di manovre, di spedizioni e di traino.

Gli scali marittimi furono eretti ad esercizi separati e distinti dalla gestione generale. Ad esempio, a Genova il trasporto dagli scali marittimi alla stazione di Sampierdarena, è gravato di tariffe tre volte superiori alle normali. A Savona il trasporto dal porto alla stazione che dovrebbe costare lira una e centesimi tre per le merci destinate entro la zona di 100 chilometri e centesimi sessantuno per le spedizioni oltre i 100 chilometri, costa invece lire quattro e centesimi sessantaquattro, cioè circa otto volte di più del normale.

Calcolando un quantitativo di circa un milione di tonnellate, si ha una perdita di parecchie centinaia di migliaia di lire all'anno che soffre ingiustamente il commercio piemontese.

Onorevole ministro, è tempo di rimediare a sì enorme ingiustizia.

Fino dal marzo 1906 l'onorevole sottosegretario di Stato del tempo al Ministero dei lavori pubblici rispondendo ad una mia interrogazione sull'argomento mi assicurò che, dovendosi nel termine di due anni rivedere le tariffe a sensi dell'articolo 15 della legge 22 aprile 1905, si sarebbe studiata la questione con benevolenza ed equità. Ma finora nulla fu fatto ed io invoco dalla vostra energia, onorevole ministro, non benevolenza ma giustizia per Genova, per Savona, per il Piemonte e per tutti gli scali che si trovano aggravati dalla lamentata disparità di trattamento.

Gli scali marittimi coi loro larghissimi gettiti finanziari hanno fugato ogni dubbio, ogni timore; oggi sono indubbiamente fonti di grossi benefici e guadagni per le ferrovie. Non v'ha, perciò, più ragione dell'eccezionale trattamento cui sono soggetti, devono quindi essere ritenuti come stazioni principali, capolinea, e godere delle tariffe generali e dei benefici delle differenziali. Attendo perciò una categorica risposta sull'argomento dalla cortesia dell'onorevole ministro.

Brevi parole sopra un tema di cui è oggetto una mia interpellanza, ma che rientra nella competenza di questa discussione.

Alludo alla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, che non è curata a seconda della sua importanza e dei suoi bisogni. Essa versa in condizioni d'armamento affatto ina-

deguate e troppo lentamente si va provvedendo. Non ritorno sulla questione delle baracche che con vergogna nostra funzionano ancora da fabbricati per viaggiatori, e merci, per stazioni che hanno redditi annui di parecchie centinaia di migliaia di lire come Varazze-Cogoleto ed altre, ma mi soffermo sui bisogni reali, quotidiani del traffico, ai quali non si provvede.

Nel mio collegio, ad esempio, vi sono parecchie stazioni che devono essere ampliate e sistemate da parecchi anni per esigenze imprescindibili del commercio locale, del movimento ferroviario stesso.

Recentemente già mi occupai della stazione di Noli, sulla quale ebbi delle promesse dall'onorevole ministro; di Savona ne parlerò fra breve.

Mi soffermo rapidamente sopra un caso speciale, nel quale oltre gli interessi ferroviari sono in ballo rilevantissimi interessi locali di pubblica utilità. Alludo alla sistemazione ed ampliamento della stazione di Cogoleto.

Cogoleto è un paese eminentemente industriale. Vi sono importantissimi stabilimenti di colorificio, oleificio, fabbriche di cromo, di filo di ferro, di maglierie, di prodotti chimici. Vi sono cave di calce, e moltissime piccole fabbriche di altri generi.

Per dare un'idea dell'importanza del movimento di quel comune mi basta accennare che il prodotto dell'anno scorso del movimento merci fu di circa mezzo milione e che oltre sessantamila furono i viaggiatori che passarono per quella stazione.

Questo paese è diviso dalla ferrovia in due parti pressochè uguali per importanza.

In altri tempi e fino a pochi anni or sono, i mezzi di comunicazione fra le due frazioni erano il passaggio a livello attraverso i binari della stazione ed una strada prossima a questa, per la quale non si attraversava che il binario di corsa. Recentemente i lavori d'ingrandimento della stazione assorbitono detta strada, per cui la condizione della viabilità pubblica si aggravò sempre più, dovendosi attraversare i sei binari della stazione per accedere da una parte all'altra del paese. È facile il comprendere le difficoltà gravi del transito, pensando al rilevante movimento locale della stazione ed al passaggio di oltre cinquanta treni che percorrono giornalmente la linea Genova-Ventimiglia.

In tutta la giornata non restano disponibili per il transito pubblico che quattro o cinque ore al massimo.

Enormi poi sono i danni che derivano al paese dalle continue sospensioni di circolazione. L'Amministrazione delle ferrovie ha prima d'ora compreso l'importanza delle cose e con un preliminare dell'agosto del 1906, combinò un modo di soluzione, che consiste specialmente nella costruzione d'un cavalcavia per liberare la pubblica viabilità dalle difficoltà ed intralci ferroviari. Dal 1906 nulla si è più fatto ed i bisogni di quelle popolazioni sono cresciuti coll'aggiungersi di nuovi stabilimenti industriali e di pubblici servizi, fra cui il manicomio della provincia di Genova, che sorge nella frazione a monte.

Invoco quindi dall'autorità dell'onorevole ministro i più solleciti ed energici provvedimenti per toglier Cogoletto dall'incubo e dall'imbarazzo di quella posizione.

Ritornando al tema più ampio dell'esercizio della linea Genova-Ventimiglia accenno agli inconvenienti degli orari adottati per i treni viaggiatori.

Non ho bisogno di ricordare alla Camera la rilevanza degli interessi della Liguria occidentale e dei rapporti dei vari comuni fra di loro e colle altre regioni d'Italia. Quest'interessi furono sempre trascurati dall'Amministrazione ferroviaria nella distribuzione dei treni.

Questi sono abbastanza numerosi; ma in gran parte sono inutili poichè percorrono la linea nelle ore notturne e gli altri sono male distribuiti.

Ad esempio, nel pomeriggio vi sono diretti da Ventimiglia a Genova, ma non ve ne ha alcuno nelle ore del mattino, quando maggiore sarebbe il bisogno per congiungere i centri più importanti della riviera con Genova ed in coincidenza con i diretti che da Genova partono per la Lombardia, il Piemonte, la Toscana ed oltre.

Non si tengono in alcun conto gli importanti interessi che si svolgono fra i grossi centri ed i comuni minori che sono nel loro raggio d'influenza.

I treni sono distribuiti senza praticità di criteri. Ad esempio, fra Savona e Genova che sono in continui rapporti d'interessi commerciali marittimi, per i quali sarebbero necessarie comode comunicazioni ferroviarie, vi sono quattro treni dalle 4 alle 7.40; cioè quando minore è il bisogno; dopo, cioè nelle ore del lavoro, dell'attività, il primo treno non parte che alle 10.40.

Chiesi il semplice spostamento d'uno di quei treni, onde si avesse una partenza da

Savona dopo le ore otto, cioè dopo la distribuzione delle corrispondenze postali, ma la burocrazia ferroviaria, non potendo e non sapendo apprezzare i bisogni del movimento commerciale d'un paese, ha risposto negativamente.

I viaggiatori che dalle altre regioni arrivano a Genova, coi numerosi treni delle 18 in poi non hanno più mezzo di accedere alle stazioni dei Comuni ove i diretti non fanno servizio e sono obbligati ad attendere i treni delle prime ore del giorno successivo.

Notisi che specialmente nella stagione estiva intensissimi sono, per ragione dei bagni di mare, i rapporti fra il Piemonte, la Lombardia coi comuni e specie i più piccoli della Liguria occidentale.

A soddisfare a tali legittime esigenze basterebbe prolungare fino ad Albenga il treno che da Genova parte alle 20.40 e si ferma a Savona. Ciò ho chiesto più volte e sempre inutilmente all'Amministrazione ferroviaria.

Un fatto gravissimo caratterizza l'indifferenza dell'Amministrazione stessa per tutto ciò che costituisce interesse locale.

L'espongo brevissimamente:

Nel territorio del comune di Vado vanno continuamente impiantandosi stabilimenti industriali, fra cui quelli della Società Westinghouse. In quel comune, per l'improvviso ed imprevisto aumento degli operai, difettano le case d'abitazione, per cui un numero rilevante di essi è costretto a vivere colla famiglia nella vicina Savona.

Da parte di questi, coll'intervento mio e del prefetto di Genova, si chiese alle Ferrovie un treno locale operaio che facesse il servizio nelle ore del mattino e della sera; come fu accordato in altre località. Ogni condizione imposta dalle Ferrovie fu accettata, ogni garanzia fu accordata per cui dalla Direzione compartimentale di Genova si acconsentì definitivamente al treno desiderato, il quale fu iscritto regolarmente negli orari interni di servizio.

Per quali ragioni non fu possibile il comprenderlo, dalla Direzione generale venne il divieto. Si disse che il treno intralciava, disturbava il movimento intenso di quelle linee; ma la Direzione compartimentale di Genova, la più competente, assicurava del contrario e tale era la sua certezza che già gli aveva trovato comodo posto negli orari.

Non posso a meno di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto che è sintomo grave dei concetti direttivi dell'Amministrazione ferroviaria; la

quale, viceversa, trova sempre il modo di accordare su quella linea, nella stagione di maggior movimento, il passaggio a numerosi treni di lusso, i quali, coi privilegi di cui godono, intralciano continuamente il servizio ordinario.

Non esito a dichiarare che, a mio avviso, maggiore è il vantaggio dei treni locali operai di quello dei treni di lusso, i quali, se possono arrecare un qualche beneficio alla cassa delle ferrovie, nessuno o quasi ne arrecano all'economia nazionale.

Senza dilungarmi e concludendo su quanto riflette la linea Genova-Ventimiglia, credo di poter affermare che errati sono i criteri d'esercizio della stessa e che troppo trascurati sono gli interessi locali.

Spero che l'onorevole ministro vorrà richiamare l'attenzione dell'Amministrazione ferroviaria per gli opportuni rimedi su quest'argomento che per le popolazioni liguri è di somma rilevanza.

Passo a dire brevemente del porto di Savona e sue comunicazioni ferroviarie con l'interno.

La Camera già ne conosce l'importanza. I relevantissimi rapporti del Piemonte col mare meritano tutta l'attenzione del Governo, del Parlamento poichè assurgono all'importanza d'interessi nazionali.

La sua estrinsecazione si esplica o si dovrebbe esplicitare in gran parte mediante il porto di Savona e le sue comunicazioni ferroviarie coll'interno.

Quindi il problema si presenta complesso e si affaccia come una catena formata da molti anelli; la potenza dei quali, dev'essere armonizzante fra di loro, senza di che la catena, il congegno s'infrange.

Il primo degli anelli è il porto.

L'organizzazione moderna dei trasporti è tale, che non si può scindere il servizio portuale dal ferroviario. L'uno deve corrispondere all'altro.

Il porto di Savona è in istato di assoluta deficienza sotto tutti gli aspetti. Lo specchio acqueo è troppo ristretto, le calate che lo circondano sono conseguentemente limitate.

La legge recente sulle opere marittime ha stanziato una somma di 7 milioni circa, più l'ampliamento di quel porto. I relativi lavori dovrebbero esser fra breve appaltati, se continua, come spero, la buona volontà negli uffici pubblici di soddisfare al più presto a quelle impellenti esigenze.

Il traffico, aumenta mirabilmente ogni giorno.

Sono continuamente occupati tutti i punti d'accosto; e nei periodi di maggiore affluenza di arrivi, i vapori sono obbligati ad attendere nell'avamporto o nella vicina rada di Vado il loro turno. Spesso ve ne sono otto o dieci.

Ciò vale per dimostrare la vera necessità urgente di eseguire le opere d'ampliamento onde eliminare questo disagio, che si concreta poi in aumenti di noli, cioè in perdite per il commercio e per l'industria di somme rilevanti.

Il porto di Savona non solo ha bisogno d'ampliamento, ma anche di sistemazione nei vari servizi. Soltanto una parte delle calate è fornita di grue, le quali sono affidate all'esercizio privato, dal che derivano gravissimi inconvenienti, dei quali dirò altra volta, non essendo questo il momento opportuno.

Occorre, pertanto, completare l'arredamento di tutte le calate degli ordigni di carico e scarico; ed affidare l'esercizio di questi ad un ente estraneo agli interessi privati.

Coll'ampliamento del porto, ritorneranno a questo le merci varie destinate al Piemonte, le quali dovettero abbandonarlo per ristrettezza di spazio e per mancanza di comodi depositi. È quindi necessario che si costituiscono, come sono in tutti gli altri porti, magazzini, tettoie atte al ricovero e deposito delle merci varie.

Passo al secondo anello, cioè, allo scalo ferroviario marittimo.

Il personale addetto a quella stazione fa veramente dei miracoli. Sia detto a lode di tutti ed in specie del capo. Ma i mezzi ferroviari non rispondono, sono insufficientissimi. Mancano i binari, sono deficienti le piattaforme, e gli allacciamenti delle linee, e gli altri mezzi d'utilizzazione degli attuali impianti.

La necessità più rilevante è quella d'un parco di manovre dove possano essere ricoverati i vagoni carichi da manovrare ed i vuoti eccedenti il bisogno della giornata senza dover ingombrare i binari del porto, di per sé pochi ed insufficienti. Di siffatto bisogno se ne parla da oltre 30 anni; vi sono vari progetti; ma, come succede sovente, col pretesto dell'imbarazzo della scelta nulla si è ancora fatto.

La stazione del Letimbro è connessa intimamente alla stazione marittima, nei rapporti del transito per il Piemonte. La stessa ha pure bisogno di rilevanti ingrandimenti, ma le è indispensabile sovra ogni altra cosa il parco a vagoni.

Risalendo nella soluzione del problema, devo dire due parole sul tronco Savona-San Giuseppe, che costituisce una delle maggiori deficienze della linea ferroviaria. La sua potenzialità è limitatissima e non risponde menomamente ai bisogni del traffico. Questa insufficienza fu riconosciuta da molto tempo e fino dal 1906 se ne interessò il ministro del tempo, il compianto onorevole Gianturco.

Nel disegno di legge n. 540, importante spese straordinarie e relativi fondi per le ferrovie, si stanziarono tre milioni e mezzo per la trazione elettrica da impiantarsi su quel tronco. Fu dichiarato essere tale opera della maggiore urgenza e doversi compiere per la fine del 1908. Siamo alla metà del 1909 e non solo l'elettrizzazione non è fatta ma lungo tutta la linea non v'è traccia di lavori al riguardo.

Mi consta che furono ordinate le locomotive elettriche che a quest'ora devono essere pronte ma nessun indizio esiste circa le condutture aeree, ed i fabbricati della centrale e delle sottostazioni. Come non si è ancora provveduto per gli altri macchinari occorrenti all'impianto ed esercizio della trazione elettrica.

È quindi certo che anche volendo oggi riprendere con lena la cosa si arriverà alla fine del 1911, prima che si compiano i lavori che il Governo e il Parlamento dichiararono, come realmente sono, della massima urgenza e da eseguirsi entro il 1908.

Nella discussione della legge del luglio 1908 proposi che si provvedesse al fabbisogno finanziario anche per l'elettrizzazione del tronco San Giuseppe-Ceva, riconosciuta allora necessaria ed urgente. L'onorevole ministro mi rispose che avrebbe provveduto coi fondi della legge del 1906.

Apparentemente non esiste traccia di sorta.

Mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole ministro per le opportune notizie sull'elettrizzazione dei detti tronchi e sul punto in cui si trova l'esecuzione dei relativi lavori. Non mi soffermo di più su quest'argomento per non impingere nel tema che si dovrà svolgere in occasione del progetto di legge numero 26-B contenente l'articolo aggiuntivo che riguarda la costruzione della linea Fossano-Mondovi-Ceva.

Termino il mio dire con due raccomandazioni. La conformazione speciale del nostro paese, richiede la necessità di lunghi viaggi per portarsi ai vari centri importanti.

Quindi per chi viaggia di giorno sono comodi i vagoni *restaurants* e di notte i *vagoni-lits*. Nei viaggi cui siamo tutti spesso obbligati, ho potuto osservare che i detti vagoni sono continuamente occupati.

Da ciò è facile arguire, come d'altronde è noto, che la Società concessionaria fa affari d'oro.

Perchè, onorevole ministro, non si pensa a provvedere in modo che quell'industria diventi nazionale e che i guadagni restino in paese?

Gli italiani sono maestri nell'industria degli alberghi e dei *restaurants*; quindi nessun pericolo di peggioramento di servizio. Ignoro le condizioni della concessione che vige a favore della Società *Wagons-lits*, e perciò non so se si possa modificare subito lo stato delle cose. Devo pertanto limitarmi a segnalare la cosa all'onorevole ministro per gli opportuni studi e provvedimenti.

Il secondo argomento, che è una preghiera, riguarda la preferenza che si dovrebbe con maggiore larghezza accordare alla industria nazionale dall'Amministrazione ferroviaria, negli appalti delle opere e materiali.

Si lamenta una certa tendenza, una specie di compiacimento in qualche ufficio di dare i lavori all'industria estera.

In omaggio a verità, devo per contro dichiarare, che spesso si è anche largheggiato nella misura della protezione fissata dalla legge al cinque per cento. Ritengo che simile misura sia inferiore alla necessaria per la tutela dell'industria nazionale.

Vi sono paesi che accordano dei premi ai generi d'importazione. Vi sono stabilimenti che fanno per l'Italia prezzi minori a quelli praticati in casa loro, pur di soffocare l'industria italiana.

Ora, il conetto del legislatore nel determinare la percentuale di protezione all'industria nazionale, ebbe per punto di mira i prezzi ordinari, usuali, ragionevoli della industria estera e non quelli capricciosi od artificiali.

Il problema esige una sollecita soluzione di giustizia, che io raccomando vivamente all'attenzione, al patriottismo dell'onorevole ministro. (*Approvazioni*).

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

La seduta termina alle ore 12.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909. — Tip. della Camera dei Deputati