

LXXVI.

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 30 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CAPPELLI**

INDICE.

Disegni di legge:

Modificazioni alla legge 12 luglio 1908 (<i>Discussione</i>)	Pag. 3314
AGNESI	3333
ASTENGO	3317-44
BERTOLINI, <i>ministro</i>	3340-43-44-45
CALISSANO	3345
CALLERI	3337
CIARTOSO	3333
CURRENO	3345
DANEO	3344
DI CAMBIANO	3329
FALLETTI	3343-45
FERRARIS MAGGIORINO	3320
GIACCONE	3331
NOFRI	3338-44
POZZI, <i>relatore</i>	3344
REBAUDENGO	3314
Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico (<i>Approvazione</i>)	3309.
Pozzi, <i>relatore</i>	3311
Convenzione con la Società italiana delle ferrovie Meridionali per la liquidazione dei crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della rete Adriatica (<i>Id.</i>)	3311

La seduta comincia alle 9.5.

LUCIFERO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria

privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico.

Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 169-A).

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

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti la discussione generale è chiusa.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Nella formazione del testo unico di cui all'articolo 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo del Re è autorizzato a riunire, coordinare con le conseguenti modifiche di forma, e raggruppare organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni denominandoli secondo gli argomenti, le disposizioni:

a) della legge 20 marzo 1865, n. 2248 allegato F, titolo V, meno gli articoli 207 ultimo comma, 209, 211, 213 primo comma, 226, 246 dopo la parola *capitolato*, 265 primo comma e primo periodo del secondo comma, 278 primo comma, 286, 293, 295 secondo comma, dopo la parola *statuto*, 302 primo comma, 306, 308, 313, 314 ultimo periodo, 317, 318 secondo comma, modificando gli articoli 291, 310, 311, 312, 316 in relazione al codice penale, gli articoli 278 secondo comma, 287, 288, 314 meno ultimo periodo, 315 in relazione ai mutati ordinamenti amministrativi;

b) della legge 20 giugno 1873, n. 1475 articoli 1 parte prima meno le parole *delle seguenti linee*, 2 meno le parole *di lire mille*, integrato e coordinato con l'articolo 1 comma primo della legge 30 aprile 1899, n. 168 come alla lettera *h* del presente articolo, ed articoli 5, 7, 8, 9 e 10 aventi carattere generale;

c) degli articoli 42 e 58 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 aventi valore legislativo in base alla legge 21 dicembre 1889, n. 446;

d) degli articoli 2, 3 e 4 del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 55 convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, con le modifiche stabilite dalla legge stessa;

e) della legge 30 giugno 1889, n. 6183, articoli 1 comma secondo, 3 e 4;

f) della legge 27 dicembre 1896 n. 561, meno gli articoli 6, 9, 13 commi secondo e terzo, 15, 19 a 28, 30, 31, 33, 36, 37, 38 commi secondo e terzo, 39, 40 nei riguardi delle ferrovie e tramvie extra-urbane, 41 nei riguardi delle ferrovie, e 46 commi 2°, 3°, 4° e 5°, restando soppressa la parola *economiche* negli articoli 13 primo comma, 14, 35, 38 commi primo e quarto, 44, 45, modificato l'articolo 12 con l'aggiunta delle parole *o di concessione* dopo quella *esercizio*, e delle parole *per le tramvie urbane* dopo la parola *chilometro*, e completato l'articolo 11 con le disposizioni dell'articolo 375 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 allegato F.;

g) della legge 21 dicembre 1899, n. 446 combinando l'articolo 1 coi disposti dei precitati articoli 42 e 58 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687;

h) della legge 30 aprile 1899, n. 168, meno gli articoli 1 secondo comma, 2, 5 e 6, sopprimendo nell'articolo 1° comma 1 le parole *da lire 3000 - stabilita dall' articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, serie 3 - in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879 numero 5002*, e modificando l'articolo 4 in relazione al penultimo comma dell'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444;

i) della legge 9 giugno 1901 n. 220, articoli 1 comma secondo, 2 commi primo, secondo e terzo, 3 meno la parte relativa alla tassa di bolle dei biglietti di abbonamento, 4 primo comma e 5;

k) della legge 4 dicembre 1902 n. 506 articolo 2 secondo comma con carattere generale, articolo 7 comma 1° riferendolo alle linee complementari e sopprimendo la citazione delle rispettive leggi e le parole *ammesso nella misura massima di lire 6000 dalla legge 30 aprile 1899, n. 168*, articoli 9 ed 11 sostituendo la parte dopo la parola *esercizio* con le parole: *quando abbiano un prodotto lordo medio non superiore a lire 10,000 annue per chilometro*;

l) della legge 30 giugno 1904 n. 293 articolo 5 aggiungendovi in relazione all' articolo 7 della legge 16 giugno 1907 n. 540: *Tali di-*

sposizioni sono applicabili ad altre forme di trazione meccanica, senza rotaie, su strade ordinarie per servizio di viaggiatori o di merci.

m) degli articoli 25 e 26 della legge 6 luglio 1905, n. 323;

n) della legge 22 aprile 1905, n. 137, articoli 18 e 27 da unificarsi, omettendo dell'articolo 18 il comma 2°, dell'articolo 27 il comma 1° e le parole *« si applicano ad essi le altre disposizioni del predetto articolo »* e sostituendo nell'articolo 18 le parole *« concesse all'industria privata »* a quelle *esercitate dallo Stato*, nonchè la parola *esercente* alle altre *« il direttore generale su parere del Comitato di amministrazione »*;

o) della legge 9 luglio 1905, n. 413, articoli 1, 3, 4, 13, 15 commi 1°, 2° e 3° sopprimendo la parte dopo le parole *« impianti ferroviari esistenti »*;

p) della legge 30 giugno 1906, n. 272, meno gli articoli 3 comma ultimo, 9 comma terzo, 15 comma ultimo, 17 commi penultimo ed ultimo, 18 comma primo, 19 commi primo e secondo, ed articolo 27, modificando l'articolo 11 comma ultimo in relazione all'articolo 11 ultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, e completando l'articolo 26 con la disposizione dell'articolo 382 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.;

q) della legge 15 luglio 1906, n. 383, articolo 1° commi quarto e quinto, 48, 51 e 52;

r) della legge 14 luglio 1907, n. 562, articolo 55 da modificarsi in relazione all'articolo 5 secondo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444;

s) della legge 7 luglio 1907, n. 429, articoli 41, 42, 44 ed articolo 2 sopprimendo nel comma quarto le parole: *« ove però il riscatto di una linea sia soggetto a diffida »*, e modificando i commi 4° e 5° in relazione all'articolo 9 della legge 12 luglio 1908, n. 444;

t) della legge 16 giugno 1907, n. 540, meno gli articoli 1, 2, 3, 4 primo e secondo comma, 5, 6, 7, 13 sino a tutto il capoverso b);

u) della legge 12 luglio 1908, n. 444, meno gli articoli 1, 4 commi primo e secondo, 22 e 23, aggiungendo nell'articolo 14 primo comma dopo la parola *obbligo* le parole *« di tenere regolarmente le contabilità dei lavori di costruzione e »*; ed applicando anche per le sovvenzioni alle tramvie extraurbane le disposizioni dell'articolo 5 comma terzo con i capoversi a), b), della legge 12 luglio 1908 n. 444, e la condizione di cui nell'ultima parte dell'articolo 1 della legge 30 giugno 1889, n. 6183;

v) dell'articolo 2 commi 2° e 3° della legge 12 gennaio 1909, n. 12, degli articoli 20 n. 5 e 66 del testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414, dell'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, dell'articolo 2 della legge 23 agosto 1868, n. 4552, degli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 della legge 14 giugno 1874, numero 1945 e degli articoli 1, 2 e 3 della legge 6 aprile 1862, n. 542;

z) delle disposizioni di legge relative a ferrovie concesse all'industria privata, tramvie ed automobili, emanate posteriormente alla legge 12 luglio 1908, n. 444 e prima dell'approvazione del testo unico.

L'inclusione nel testo unico non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

L'esclusione dal testo unico, rende inapplicabili alle ferrovie, tramvie e linee d'automobili in servizio pubblico concesse all'industria privata posteriormente alla legge 12 luglio 1908, n. 444 le disposizioni delle leggi citate ai precedenti capoversi da a) a v).

A questo articolo primo l'onorevole ministro dei lavori pubblici propone la seguente aggiunta:

« All'articolo primo capoverso dopo le parole « ai mutati ordinamenti amministrativi » aggiungere: « e sostituendo la parte dell'articolo 278 relativa ai commissari governativi con le parole: I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse ».

POZZI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZI, *relatore*. A nome della Giunta generale del bilancio dichiaro di accettare la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo primo con l'aggiunta di cui ho data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

All'articolo 20 ultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, è sostituito il seguente:

Allo Stato; alle provincie ed ai comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi, ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in

volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(È approvato).

Art. 3.

Le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento, approvato con decreto reale previo parere del Consiglio di Stato, per le automobili in servizio pubblico o privato o per altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, sono punibili con ammenda, oltre al risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui sieno tenuti i contravventori a termine del Codice penale.

Le ammende sono:

a) da lire 1,000 a lire 2,000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformità al tipo approvato;

b) da lire 100 a 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo nei casi d'eccesso di velocità;

c) da lire 50 a lire 300 negli altri casi.

È da applicarsi sempre il massimo dell'ammenda quando vi sia recidiva.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Convenzione con la Società italiana delle Ferrovie meridionali per la liquidazione di crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della rete Adriatica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Convenzione con la Società italiana delle Ferrovie meridionali per la liquidazione di crediti dello Stato dipendenti dalla cessazione del contratto di esercizio della rete Adriatica.

Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 187-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:

« È approvata l'annessa convenzione stipulata in data 9-11 giugno 1909 tra i ministri

dei lavori pubblici e del tesoro da una parte e la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali dall'altra, per la liquidazione di crediti dello Stato dipendentemente dalla cessazione del contratto di esercizio della rete Adriatica ».

Si dia lettura della convenzione annessa al disegno di legge.

LUCIFERO, segretario, legge :

Convenzione relativa alla liquidazione dei debiti della Società delle Strade ferrate Meridionali in dipendenza della riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della Rete Adriatica e in relazione ai patti contenuti nel 3° e 4° comma dell'articolo 9 della Convenzione 26 marzo 1906.

Premesso che in seguito ad accordi intervenuti fra il regio Governo e la Società italiana per le Strade ferrate Meridionali allo scopo di mettere termine alle operazioni di riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della ex rete Adriatica, fu affidato a funzionari del Ministero dei lavori pubblici e del Tesoro da una parte, e della detta Società dall'altra, l'incarico di trattare per definire possibilmente, senza ulteriore intervento delle Commissioni previste dal capitolato di esercizio della rete Adriatica, tutto quanto rispetto al materiale rotabile e di esercizio era stato alle Commissioni stesse deferito dal detto capitolato e dall'ultimo comma dell'articolo 9 della convenzione 26 marzo 1906, e di stabilire anche il debito della Società in relazione al comma 3° dello stesso articolo 9 della predetta convenzione; che in base al risultato delle dette trattative le due parti hanno riconosciuto l'opportunità di stipulare apposita convenzione per la definizione delle pendenze relative agli argomenti di cui sopra;

Fra le LL. EE. i ministri dei lavori pubblici e del Tesoro nelle persone dei signori avv. prof. comm. Pietro Bertolini e avvocato comm. Paolo Carcano contraenti in nome dello Stato, da una parte

ed

il signor ing. comm. Secondo Borgnini, quale Direttore generale e legale rappresentante della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali (anonima con sede in Firenze) dall'altra parte si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1.

I debiti della Società delle Strade ferrate Meridionali verso il Governo in dipendenza della riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della ex rete Adriatica nonchè di quanto è stabilito all'articolo 9, comma 3° e 4°, della convenzione 26 marzo 1906, sono accertati e liquidati nelle seguenti cifre :

a) lire 2,700,000 (due milioni settecento mila) per perdite e deprezzamento del materiale di esercizio consegnato in dotazione della rete Adriatica al 1° luglio 1885 e di quello acquistato successivamente nel ventennio dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 coi fondi dello Stato;

b) lire 12,026,500 (dodici milioni ventiseimila cinquecento) per deprezzamento, mancanze e riparazioni del materiale rotabile della rete Adriatica alla riconsegna;

c) lire 1,000,000 (un milione) per il servizio al saggio del 3.65 per cento dei capitali spesi per le opere e provviste di cui al 3° comma dell'articolo 9 della convenzione 26 marzo 1906 approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 324, e per il materiale rotabile e di esercizio di cui al 4° comma dell'articolo stesso.

Art. 2.

La Società autorizza il Governo a trattene una somma corrispondente all'ammontare dei suddetti debiti, sui suoi crediti dipendenti tanto dal contratto di esercizio della rete Adriatica approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, quanto dalla convenzione di riscatto delle strade ferrate Meridionali approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 324.

Art. 3.

Resta così definita qualunque questione fra il Governo e la Società in ordine a quanto forma oggetto della presente convenzione.

Art. 4.

Le spese della presente convenzione, nei sensi degli articoli 44 del capitolato annesso alla convenzione 25 agosto 1862 e 12 della convenzione 26 marzo 1906 approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 324, sono a carico della Società.

Art. 5.

La presente convenzione già autorizzata dal Consiglio di amministrazione della Società con deliberazione 15 aprile 1909 non

avrà effetto se non sarà stata approvata per legge.

Fatto in doppio originale.

Roma, 9 giugno 1909.

Il ministro dei lavori pubblici

PIETRO BERTOLINI.

Il ministro del tesoro

PAOLO CARCANO.

Firenze, li 11 giugno 1909.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali

SECONDO BORGNI.

Repertorio N. 40487.

Autenticazione di firma.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER LA VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentonove il giorno undici di giugno in Firenze nella sede della Società italiana per le strade ferrate Meridionali, Via Pinti n. 93.

Io Cav. Carlo Querci, notaro pubblico residente a Firenze con studio via di Orivolo n. 4 iscritto al Consiglio notarile di Firenze, attesto che il signor comm. ingegner Secondo del fu Giovanni Borgnini nato in Asti e domiciliato a Firenze, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali, da me personalmente conosciuto, ha firmato, previa lettura e ratifica, il precitato atto in presenza mia e dei signori Luigi fu Tommaso Tosti ingegnere nato a Foggia domiciliato a Roma, ed Enrico fu Luigi Meditoni impiegato civile nato e domiciliato a Firenze e testimoni idonei a senso di legge, i quali hanno meco firmato qui in calce come appresso ed in margine dell'altro foglio contenente la sottoscrizione del comm. ing. Secondo Borgnini.

Luigi Tosti, *testimone.*

Enrico Menitoni, *testimone.*

Carlo Querci, *notaro.*

Onerario	L. 100.00
Carta bollata	» 2.44
Scrittura	» 2. »
Tassa archivio	» 5. »
Repertorio	» 1. »
Accesso	» 2. »
Legalizzazione	»
Totale	L. 112.44

Registrato a Firenze l'11 giugno 1909.

Registro 352, foglio 55, n. 10372.

Estratto lire due e quarantaquattro.

Il Ricevitore

.

Visto per la legalizzazione della firma del cav. Carlo Querci, notaro residente in Firenze.

Firenze li 11 giugno 1909.

Il presidente del tribunale civile e penale

.

**Società Italiana
per le strade ferrate Meridionali.**

Società Anonima sedente in Firenze.

Capitale L. 240 milioni interamente versato.

Estratto dalle deliberazioni prese dal Consiglio di Amministrazione nella adunanza del 15 aprile 1909.

Presidenza di Sua Eccellenza il principe don Tommaso Corsini, *presidente.*

Presenti i consiglieri signori: Corsini principe don Tommaso; Balduino comm. Giuseppe; Bastogi conte Giovannangelo; Bensa avv. prof. Paolo Emilio; Cini cav. Giovanni Cosimo; Decio comm. avv. Innocente; Mangili comm. Cesare; Revedin conte Giovanni; Strozzi principe Leone; Sullam comm. Giuseppe; Tabarrini cav. avv. Camillo; Vigoni nob. comm. Giulio;

Omissis.

Il Consiglio presa visione degli accordi in data 9 aprile 1909 relativi alla riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della rete Adriatica ed alla esecuzione degli ultimi tre comma dell'articolo 9 della convenzione di riscatto delle ferrovie Meridionali; sentito il rapporto del direttore generale;

DELIBERA

di approvare i detti accordi autorizzando il direttore generale a divenire col Governo a tutti quegli atti ulteriori che eventualmente si credessero necessari per dare esecuzione agli accordi medesimi.

Il sottoscritto consigliere di turno a forma dell'articolo 40 degli statuti sociali certifica che la deliberazione come sopra scritta è conforme al suo originale.

Firenze, li 11 maggio 1909.

per *Il presidente del Consiglio*

Il consigliere di turno

CINI

Il segretario del Consiglio

JACOPO BARBISIO

Repertorio N. 40197.

Autenticazione di firma.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PEF GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

L'anno millenovecentonove e questo di undici del mese di maggio in Firenze.

Io cav. Carlo Querci notaio pubblico residente in Firenze ed iscritto presso il Consiglio notarile di Firenze attesto che gli illustrissimi signori cav: Gian Cosimo, Cini fu Bartolomeo possidente nato a Livorno e domiciliato a S. Marcello e cavalier ing. Jacopo fu Basilio Barbisio possidente nato a Cavaglià (Novara) domiciliato a Firenze da me personalmente conosciuti hanno firmato l'atto sujesto previa lettura e ratifica avanti di me e dei signori Angiolo fu Giuseppe Casati giornaliero e Ranieri fu Giuseppe Chiani mediatore ambedue nati e domiciliati a Firenze testimoni aventi tutti i requisiti di legge qui meco sottoscrittisi.

Angiolo Casati, *testimone.*

Chiaro Ranieri, *testimone.*

Carlo Querci, *notaro.*

Oonorario	L. 3. »
Carta bollata	» 2.44
Scrittura	» 1. »
Tassa Archivio	» 0.50
Repertorio	» 1. »
Accesso	» 2. »
Legalizzazione	» 3.22

Totale . . L. 13.16

Visto per la legalizzazione della firma del cav. Carlo Querci Notaro residente in Firenze.

Firenze, li 12 maggio 1909.

Il presidente del Tribunale civile e penale

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

Discussione del disegno di legge: Modificazione alla legge 12 luglio 1908, n. 444.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione alla legge 12 luglio 1908, n. 444.

Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO, *segretario, legge: (V. Stampato n. 26-C).*

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rebaudengo.

REBAUDENGO. Onorevoli colleghi, la risposta che, giusta la promessa fatta in maggio scorso, l'onorevole ministro dei lavori pubblici diede, in sull'inizio della discussione del suo bilancio, alle interrogazioni presentate da me e da altri onorevoli colleghi sul programma ferroviario piemontese, lungi dall'avermi sodisfatto, mi ha profondamente addolorato, non solo per la sostanza, ma ancora per il modo con cui fu data non solo perchè ne rimasero deluse le aspettative legittime e feriti a morte gl'interessi vitali dell'operoso collegio che mi affidò il mandato, ma ancora perchè ne restò oscurato il prestigio di serietà e di continuità nelle proprie deliberazioni, da cui dev'essere circondato il Governo, e giustificato il malcontento delle popolazioni, a cui così viene tolta la fede nelle più solenni affermazioni dello Stato:

Il programma ferroviario governativo svolto nel mese di marzo dell'anno scorso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mentre provvedeva al sodisfacimento di grandi interessi nazionali, per quanto aveva tratto al poderoso problema delle comunicazioni di Torino col mare, si limitava a proporre il rimaneggiamento dell'attuale linea Torino-Savona sì da aumentarne la potenzialità onde fosse posta in grado di fronteggiare le esigenze del traffico non solo odierno, ma di quello ancora di un prossimo avvenire.

Questo scopo doveva essere raggiunto immediatamente coll'impianto della trazione elettrica nel tronco Savona-San Giuseppe-Ceva e col raddoppio del binario fra Trofarello e Ceva, il tutto da farsi coi fondi stanziati nelle leggi del 1905 e del 1906 che posero a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria i noti 910 milioni e in seguito, colla costruzione di una nuova linea Savona-San Giuseppe ad uso esclusivo delle merci, per cui il Governo si riservava di presentare a tempo opportuno apposita legge.

Questo programma appena conosciuto in Piemonte, lungi dal calmare, vi intensificò l'agitazione ferroviaria e ciò essenzialmente per l'inevitabile confronto col trattamento ben diverso usato in tema di direttissime verso altre regioni.

Orbene, che accoglienza fece il Governo

alle doglianze del Piemonte? Vi rispose forse col riconoscere la necessità di una nuova più diretta comunicazione fra Torino e Savona? Niente affatto! Le proteste del Piemonte riuscirono a far promettere dal Governo un raccordo a Santo Stefano Belbo tra le linee Alessandria-Cavallermaggiore e Alessandria-San Giuseppe, a far togliere per la futura linea Savona-San Giuseppe la limitazione al solo servizio delle merci e frattanto a fare sospendere l'impianto del doppio binario Bra-Ceva, su cui il Governo appena un mese dopo che ne aveva fatto solenne e, era a credersi, meditata proposta, venne a sollevare dubbi circa la sua possibilità tecnica e la sua convenienza economica, si da subordinarne l'esecuzione al risultato di studi di confronto (da compiersi entro un triennio) con una nuova linea, la Fossano-Mondovi-Ceva, nuova linea, così per dire, poichè rappresentava una proposta, ormai antica, cui aveva arreso la fortuna di trovare finalmente abili patrocinatori, che seppero fargli perdere il carattere di rispondere a ragioni di puro interesse locale e assumere invece la parvenza di rispondere ad un interesse generale.

Queste nuove proposte furono incluse nella legge del 12 luglio 1908, cui non negai il mio voto, dopo avere, durante la discussione, lamentato la volubilità di giudizio del Governo in cose di tanto momento ed espresso la persuasione che studi comparativi, seri ed imparziali istituiti sulla potenzialità e sul costo sia di costruzione, sia di esercizio rispettivi, avrebbero dimostrato la preferibilità del doppio binario Brà-Ceva, intorno a cui si andava formando una leggenda di impraticabilità, sulla linea Fossano-Mondovi-Ceva, di cui posi in luce le manchevolezze, e dopo avere preso atto della recisa affermazione del Governo, ripetuta in Senato, che si sarebbe raddoppiato il binario da Trofarello a Brà, indipendentemente dalla decisione da prendersi sull'alternativa.

Frattanto passarono parecchi mesi dalla approvazione della legge, con cui fra altro si intese dare al problema ferroviario piemontese una soluzione sia pure provvisoria, ma ritenuta adeguata alle esigenze odierne. Mi parve così non indiscreto in fine di marzo ultimo scorso, avendo coscienza dei gravi danni che deriverebbero alla regione servita ed all'azienda ferroviaria da ritardi, oltre i termini stabiliti dalla legge, nell'attuazione dei provvedimenti in essa legge

elencati, di chiedere al Governo quando si sarebbe istituito il secondo binario sulla Trofarello-Brà, che l'anno scorso più volte si proclamò di impianto imminente, ed a che punto si trovassero gli studi di confronto tra il doppio binario Brà-Ceva e la nuova linea Fossano-Mondovi-Ceva, che aveva ragione di ritenere non si fossero peranco iniziati.

La risposta, per quanto ritardata, per quanto circondata di una certa aria di mistero, di cui non so spiegarmi il motivo, che credo non abbia riscontro in precedenti parlamentari per questioni analoghe e che ieri per parte dell'amico onorevole Daneo fu oggetto di critiche, a cui mi associo, fu dal Governo data e non solo espressa con dichiarazioni verbali, ma concretata in un articolo aggiuntivo al bilancio, cui la Giunta del bilancio diede, in omaggio specialmente alle prerogative del Senato, la forma più corretta di un progetto di legge.

Per esso rimane abrogato il raccordo a Santo Stefano-Belbo fra le due linee Alessandria-Cavallermaggiore e Alessandria-San Giuseppe, già deliberato per legge, che era stato accolto con tanto entusiasmo dalle popolazioni interessate e che, da prima pensato come un provvedimento provvisorio, atto a dare tempo agli studi di confronto sulla nota alternativa e quindi alla costruzione o del doppio binario Brà-Ceva o della nuova linea Fossano-Mondovi-Ceva, avrebbe in realtà, per la logica delle cose, dovuto servire, opportunamente coordinato colla nuova linea Savona-San Giuseppe, costituire un buon tratto di quella direttissima da Torino e Savona da tempo sospirata, che potrà pur troppo essere procrastinata, ma non sepolta dalla Fossano-Mondovi-Ceva.

Inoltre l'alternativa del raddoppio del binario Brà-Ceva o della nuova linea Fossano-Mondovi-Ceva, in seguito a studi particolareggiati (così affermò l'onorevole ministro, della cui buona fede non dubito) viene risolta in favore di quest'ultima.

Altri colleghi, di me più autorevoli, esamineranno la questione della soppressione del raccordo sotto l'aspetto legale non meno che sotto quello tecnico ed economico. Io mi limito a dire che non è civile, oso dire che non è onesto, suscitare speranze nelle popolazioni per poi defraudarle di esse. E mi limito a ripetere, senza cercare di dimostrarlo, essendo stato lusinggiato ieri dall'onorevole Daneo nel suo discorso, così

denso di pensieri, che non sarà certo colla linea Fossano-Mondovì-Ceva, come del resto non sarebbe neppure col raddoppio di binario sull'attuale Torino-Savona, che si potrà dire basta al rigoglioso risveglio industriale del Piemonte ed al mirabile sviluppo del movimento commerciale del porto di Savona, che fra un dodicennio raggiungerà i sei milioni di tonnellate annue, e che si potrà pretendere da Torino, che ha favorito sempre tutte le iniziative ferroviarie altrui, che si appaghi, distando dal mare in linea retta soltanto 105 chilometri, di rimanerne lontana per ferrovia oltre 140 chilometri, e non continui ad invocare la soluzione radicale del problema delle sue comunicazioni ferroviarie col mare, che solo può essere offerta dalla direttissima prospettata nell'ordine del giorno Daneo. Così confido che il Governo, anche per considerazioni di ordine politico, non vorrà a suo luogo respingere l'invito che con detto ordine del giorno gli fu rivolto, rifiutare al Piemonte la soddisfazione della promessa di valersi della somma all'uopo posta a sua disposizione dalla legge per ordinare studi di confronto tra i diversi progetti messi innanzi di direttissima fra Torino e Savona in modo da essere preparato all'attuazione nel giorno, che spero e credo non lontano, del bisogno.

Frattanto, posto definitivamente da banda il raddoppio di binario Brà-Ceva, del tutto abbandonato il savio divisamento di sfruttare la potenzialità della linea esistente prima di pensare a linee nuove, il Governo propone, per migliorare le comunicazioni attuali tra Torino e Savona e rispondere adeguatamente alle necessità del traffico d'oggi e di quello di un prossimo avvenire, la nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva. E a ciò il Governo si dichiara indotto dal risultato di studi istituiti e compiuti per suo ordine.

Come già dichiarai, non pongo menomamente in dubbio la buona fede dell'onorevole ministro, di cui apprezzo non solo l'ingegno e l'operosità, ma la rettitudine e la gelosa cura degli interessi dello Stato. Ma l'onorevole ministro, che è un esperto ed illuminato amministratore, non è un tecnico: così in materia di progetti, di ricerche, di studi tecnici, egli per forza deve rimettersi al giudizio, uniformarsi alle proposte che gli vengono dagli uffici competenti, di cui deve farsi eco autorevole sì, ma pure sempre eco, assumendosi poi di quelle proposte la responsabilità. Orbene, è non solo mio timore ma mia profonda convinzione ch'egli nella fatti-

specie sia stato tratto in errore. Per questo io, che null'altro desidero che di essere illuminato e persuaso, e che sono certo essere questo mio desiderio condiviso dalle popolazioni da me rappresentate, deploro che l'onorevole ministro nella sua relazione sull'articolo aggiuntivo al bilancio, limitandosi a facili asserzioni non, sia sceso a dimostrazioni concrete e non abbia suffragato la sua proposta coi pareri e colle relazioni degli uffici tecnici, che espletarono gli studi di confronto.

E deploro che la Giunta del bilancio, che sempre attende in modo scrupoloso, accurato, zelante all'alta sua funzione di sindacato parlamentare, abbia questa volta con tanta celerità adempiuto al delicato compito suo, e senza richiedere e quindi comunicarci le prove documentate, in una questione tutt'altro che semplice, che involge milioni e milioni per lo Stato e per i contribuenti, e tocca interessi vitali, esercita la massima delle influenze sull'avvenire economico di patriottiche popolazioni, degne di riguardo se non altro pel contributo che arrecano alla prosperità nazionale.

Non insiste ora sulla considerazione che il raddoppio di binario, oggi dal Governo respinto come ineffettuabile, fu dal Governo stesso contemplato, or è appena un anno, come precipua parte fatta al Piemonte nel grandioso complesso di costruzioni ferroviarie da lui proposto, in quanto ciò proverebbe la leggerezza, la impreparazione del Governo, o meglio degli organi tecnici che lo consigliano, la loro incertezza di propositi, la loro mancanza di criteri direttivi in questioni momentose; ma non confuterebbe la falsa asserzione che il raddoppio di binario costituisca un errore tecnico ed uno sperpero finanziario.

Dirò solo che i comuni interessati alla costruzione del raddoppio, impressionati per le accuse gravi mosse a quest'opera, che valsero a sospenderne l'esecuzione e ad includerla nella nota alternativa, diedero incarico ad un valente ingegnere di Torino, l'ingegnere Gay, specialmente competente in materia ferroviaria, di esprimere il suo avviso in proposito.

Egli studiò a fondo e sotto tutti i suoi aspetti la questione, e per poter meglio esaurire il suo mandato, che aveva per base un alto interesse pubblico, chiese per mezzo del sindaco di Brà alla Direzione generale delle ferrovie il permesso di percorrere la linea. Orbene, questo permesso gli fu rifiu-

tato, essenzialmente perchè la Direzione generale (riferisco le parole contenute in una lettera a me diretta) aveva già nella planimetria, nel profilo della linea e specialmente nei documenti di liquidazione dei lavori di costruzione della linea stessa, tutti gli elementi per lo studio del progetto del secondo binario: nelle quali parole manifestavasi non dirò il preconceito, contrario al raddoppio, degli alti funzionari ferroviari, ma certo il loro fermo intendimento di evitare, per quantopossibile, ogni controllo. Ciò non ostante il prelodato ingegnere poté formarsi un concetto preciso sulla questione sottopostagli, che coscenziosamente riassunse in una nitida relazione stata inoltrata all'onorevole ministro, pur troppo alquanto tardivamente.

Da essa, che ho qui sott'occhio e che per brevità non leggo, risulta che il raddoppio, del binario, possibile sotto l'aspetto tecnico, immediatamente utilizzabile dall'esercizio in ogni suo tratto compiuto, è costruttivamente più economico della linea Fossano-Mondovi-Ceva, non potendo costare più di quattordici milioni. Siamo così lontani dai venti milioni cui salirebbe, secondo la relazione ministeriale, il costo del raddoppio, e lontanissimi dai ventinove milioni di costo presunto della nuova linea.

Se a questa conclusione, su cui richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, che sempre propugnò l'impiego corretto ed utile del pubblico denaro, aggiungo i dati forniti da una ormai lunga esperienza, che provano inesatte, per non dire peggio, le affermazioni contenute nella relazione ministeriale, relative all'instabilità dei terreni attraversati dalla Brà-Ceva ed alla poca sicurezza dei ponti sul Tanaro sì da essere frequenti le probabilità di interruzioni in caso di forti piene, e aggiungo la considerazione che la nuova linea Fossano-Mondovi-Ceva, con lunghi e alti viadotti e con lunghe gallerie, è concorrente ad altre linee e renderà anemico un tratto di 70 chilometri dell'attuale linea Torino-Savona nella sua parte più redditiva, parmi possa affermare essere affrettata la proposta del Governo, stata accolta con tanta facilità dalla Giunta del bilancio, di deliberare fin d'ora la costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva.

A questo mio convincimento informerò il mio voto, che sarà contrario al disegno di legge in discussione. Voglia il Cielo che così pure sia il voto della maggioranza dei miei onorevoli colleghi per l'onore del Par-

lamento, che per tal modo si attesterà tutore e vindice degli interessi e morali e materiali del Paese!

Intanto confido, anzi sono certo che l'onorevole ministro, se non muterà (non ho tanta ingenuità da sperarlo), per quanto ebbi l'onore di esporre, la sua proposta, almeno riconoscerà inesatta la sua relazione, laddove nell'alternativa, di cui nella legge del 12 luglio 1908, comprende il raddoppio di binario tra Carmagnola e Ceva: tale era effettivamente la dizione del disegno di legge, ma un emendamento presentato dall'onorevole ministro durante la discussione, la modificò lasciando nell'alternativa soltanto il raddoppio oltre Brà; e l'onorevole ministro esplicitamente dichiarò qui e riconobbe in Senato che il raddoppio di binario Carmagnola-Brà sarebbe compiuto senza alcuna dipendenza dalla decisione tra la costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva ed il raddoppio di binario da Brà a Ceva.

Confido anzi, ripeto, sono certo che questa dichiarazione verrà ora dall'onorevole ministro ripetuta; così almeno la speranza del raddoppio di binario sino a Brà rimarrà alle laboriose popolazioni, da me rappresentate, che, purtroppo, in pochi mesi videro sorgere e quindi svanire il miraggio di un grande incremento economico, poggiato su una bene assistata rete ferroviaria, indice e strumento ad un tempo di civile progresso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Astengo, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invita il Governo a nominare una Commissione di competenti tecnici, commerciali con l'incarico di studiare il problema ferroviario del porto di Savona e di riferire in proposito nel termine d'un anno formulando quelle proposte che credesse utili allo scopo di agevolare il movimento del porto stesso ».

ASTENGO. Onorevoli colleghi. L'argomento che oggi c'intrattiene è per Savona così importante e vitale da obbligarmi ad esaminarlo, sebbene rapidamente in tutta la sua ampiezza anche all'infuori dei limiti segnati dal presente disegno di legge.

Il problema della comunicazione, fra il Piemonte e Savona, mi si conceda di dirlo, non si è ancora compreso in tutta la sua importanza. Esso è complesso perchè economico e tecnico.

La parte economica riflette i bisogni commerciali-industriali della regione Piemontese verso il mare Ligure.

La parte tecnica riguarda i mezzi di soddisfacimento a questi bisogni cioè Porto e Ferrovia.

Lo studio del problema per essere completo deve esaurirsi sotto tutti gli aspetti. Pur troppo sono nel vero asserendo che nessuna indagine si è mai fatta nel senso voluto. I precedenti della questione giustificano le mie convinzioni e dimostrano che soltanto studi tecnici ma insufficienti, furono fatti.

Il Ministero ha sempre proporzionato i suoi calcoli in base al traffico attuale senza tener conto delle deficienze dei mezzi ferroviari.

Ricordo la relazione ministeriale al disegno di legge presentata il 12 marzo 1908. Si diceva in essa, che « non essendosi verificato aumento tale di traffico da esaurire la potenzialità della Savona-Torino sarebbe stato ingiustificato da parte del Governo la proposta che mirasse ad una nuova comunicazione ».

Se il Ministero avesse esaminato bene la cosa, avrebbe trovato che non era più possibile aumento di traffico in quella linea, perchè la potenzialità d'un tronco della stessa cioè S. Giuseppe-Ceva era completamente esaurito e che quindi era invano sperare un maggior lavoro sulla linea, verso Torino.

Fu quindi ed è fallace il criterio, mediante il quale si volle e si vuole determinare l'importanza del traffico fra Savona ed il Piemonte.

Occorrono ben altre osservazioni e studi.

Non bisogna dimenticare che l'improvviso, rilevante ed incessante sviluppo dell'industria e del commercio del Piemonte trovò il porto di Savona e le comunicazioni ferroviarie impreparati ed insufficienti a ricevere e smaltire il conseguente traffico e che perciò una gran parte di esso ha dovuto transitar per altre vie.

Non bisogna dimenticare che colle opere d'ingrandimento e sistemazione del porto, fra pochi anni questo sarà capace di un movimento di circa tre milioni di tonnellate all'anno. È a questa capacità che deve corrispondere la potenzialità delle ferrovie, se si vuole che il servizio proceda regolare e soddisfacente.

Questo è l'avvenire a cui bisogna provvedere, onorevole ministro questo è il pro-

blema che si deve risolvere. Lo stesso non è per nulla esagerato nelle sue cifre, nei suoi dati; perchè riassumendo le cifre del movimento d'importazione e d'esportazione al Piemonte verso il mare, della zona di competenza del porto di Savona e tenendo conto d'un ragionevole aumento per l'avvenire, tutto con un certo margine, si giunge molto da vicino alle cifre suaccennate.

Gli uffici tecnici di cui dispone il Ministero dei lavori pubblici, non sono competenti a dare la dovuta soluzione sotto tutti gli aspetti.

I loro studi unilaterali, potranno stabilire quali e quanti debbano essere i mezzi di trasporto per un determinato movimento; ma, la loro competenza non arriva all'indagine ed all'accertamento del movimento stesso.

I nostri ordinamenti, non danno il mezzo di giungere allo scopo; per cui necessita un provvedimento speciale, che ne integri e completi le deficienze.

Negli anni scorsi per identiche ragioni si creò una Commissione composta di elementi tecnici commerciali, presieduta dal senatore Adamoli, con incarico di studiare il problema dei bisogni ferroviari del porto di Genova. I risultati corrisposero alle speranze, ai bisogni e molte opere, fra le quali la direttissima Genova-Milano, si ritennero necessarie, mentre prima se ne contestava il bisogno.

L'identità delle condizioni ed i felici risultati ottenuti consigliarono a seguir la stessa via per il Piemonte e per Savona.

È perciò che io non esito a rinnovare le domande fatte nel giugno dello scorso anno, che si contengono nell'ordine del giorno proposto.

Sento ora maggiormente il bisogno d'un provvedimento che tenda a maggiori studi, perchè il disegno di legge, di cui ci occupiamo, dimostra che per un'inesatta cognizione delle cose è diminuito nel concetto del Governo l'importanza del problema mentre in realtà è sempre andata aumentando.

È questo il momento di dire il mio pensiero sul disegno di legge in discussione.

Fu una delusione generale sotto tutti i rapporti.

La legge del luglio 1908 non aveva, per lo meno pregiudicata la questione d'una direttissima Savona-Torino; anzi il Governo si era impegnato a seguir con occhio vigile il traffico ed a provvedere agli studi

d'una nuova comunicazione appena ne avesse riconosciuto l'aumento.

Aveva altresì riconosciuto la necessità di provvedere ai *bisogni urgenti* del traffico stesso mediante un raccordo a Santo Stefano Belbo della linea Brà-Nizza con la Savona-Acqui ed all'esigenze dell'avvenire prossimo con il doppio binario della Ceva-Torino ovvero con la Fossano-Ceva.

Con le soluzioni proposte in via definitiva, il Governo vien meno agli impegni assuntisi per la direttissima perchè ad essa sostituisce la Ceva-Torino e manca all'obbligo di provvedere ai *bisogni urgenti* del traffico, avendo rinunciato al raccordo di Santo Stefano Belbo, che si doveva compiere in tre anni.

Non si comprende la ragione di tal falceia, perchè dall'anno scorso in poi il movimento di transito andò sempre aumentando per quanto lo comportavano i leggeri miglioramenti apportati alla linea, la cui potenzialità è sempre pienamente esaurita; nè si comprende come la Fossano-Moudovi-Ceva che è una linea di carattere esclusivamente locale possa essere sostituita alla direttissima che ha altri obiettivi.

A me pare che l'onorevole ministro abbia ecceduto nel suo amore verso la Fossano-Ceva esagerandone le qualità nei rapporti del problema ligure-piemontese.

Mi consenta di richiamarlo alla realtà delle cose.

La linea Savona-Torino è composta da *tre tronchi*, aventi efficienza diversa l'uno dall'altro.

Il tronco Savona S. Giuseppe ha una potenzialità di 280 carri al giorno.

Quella S. Giuseppe-Ceva è ancora minore per la maggiore sua pendenza ed il tronco Ceva-Torino in condizioni consimili, ha la efficienza di circa 500 vagoni al giorno.

Evidentemente la potenzialità di tutta la linea nei rapporti tra Savona-Torino è limitata ai 220 carri circa di cui è capace il tratto S. Giuseppe-Ceva.

L'onorevole ministro dice nella sua relazione che mediante l'elettrizzazione della Savona-Ceva, la potenzialità di questo tronco ascenderà ai 500 carri.

Ed io, accettando tale dichiarazione, mi permetto di osservargli che le cose non cangiano perchè la potenzialità di 500 carri non può esser sufficiente al traffico del Piemonte con Savona, che come già dissi per effetto dell'opere marittime nel porto di

Savona dovrà ascendere a somma, di molto maggiore.

Nel caso di transito di 500 carri al giorno torna inutile per i rapporti del Piemonte con Savona la linea Ceva-Fossano, poichè la Ceva-Brà-Torino è in condizione di smaltirlo intieramente ed in caso d'eventuali deficienze la sua elettrizzazione ne aumenterebbe sensibilmente l'efficienza. La spesa sarebbe minima in confronto della costruzione e dell'esercizio d'una nuova linea e gli effetti sarebbero uguali. La conclusione logica delle cose avrebbe dovuto colpire della qualifica d'inutilità la Ceva-Fossano.

Soggiunge l'onorevole ministro che in caso di eccezionali bisogni si potrà compiere il doppio binario fino a Sale da una parte ed a Saliceto dall'altra, e che con ciò la potenzialità della linea si eleverà ai 1000 carri al giorno.

La risposta è facile.

Il tronco della galleria del Belbo avrà dopo l'elettrizzazione la potenzialità non superiore ai 500 carri ed inutile sarà sempre, agli effetti del traffico tra Savona-Torino, la maggiore efficienza della restante linea e la costruzione del doppio binario nei detti due tratti Sale-Saliceto.

Un'ultima osservazione. Colla Fossano-Ceva si allunga il percorso nei rapporti delle tariffe, quindi maggiori possono essere le spese di trasporto.

Come Savonese potrei anche non dolermi del tronco nuovo Fossano-Ceva che tende al mare per Ceva e Savona, nè io temo, come qualcuno che questa nuova linea possa facilitare la costruzione della Garesio-Oneglia.

Fatti i conti le 4 o 5 stazioni della riviera occidentale che avrebbero interesse a valersi di quella linea, hanno un commercio col Piemonte che varia dai 5 ai 6 vagoni al giorno. Ora non è possibile che si spendano 50 o 60 milioni per questo meschino traffico, la cui spesa maggiore per il passaggio Ventimiglia-Cuneo o per Savona-Ceva si riduce a poche lire al giorno.

Ciò non potrebbe mai autorizzare il Governo a fare una spesa così rilevante per un beneficio così minimo. Dico questo per togliere tutti i timori che si sono andati diffondendo nei miei paesi, dove si teme appunto che la Fossano-Ceva sia un principio della Oneglia, che vorrebbe essere concorrente al porto di Savona. (*Interruzioni a sinistra*). Questa non è la ragione per cui io parlo contro quella linea.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è la vera ragione.

ASTENGO. Io combatto la linea Fosano-Ceva soltanto perchè si vuol sostituire alla direttissima Torino-Savona e si vuole che rappresenti la giusta soluzione del problema, onorevole ministro.

Savona ed il Piemonte si trovano in gravissimo disagio nei loro rapporti commerciali ferroviari, i quali non sono ancora conosciuti dal Governo in tutta la loro importanza.

Non è giusto che senza la cognizione esatta delle cose si sacrificino interessi rilevantissimi ed è perciò ch'io confidando nella serenità e nel senso d'obiettività che distinguono l'onorevole ministro dei lavori pubblici, domando che siano fatte le opportune indagini perchè il Governo possa con giustizia provvedere a ragione veduta.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris!

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevoli colleghi, parlo con animo sereno e con coscienza tranquilla in un'ora dolorosa della mia vita politica. Ne parlo specialmente dopo la seduta dell'altro giorno, in cui il punto di veduta, posto da alcuni di noi, fu voluto attribuire essenzialmente a delusioni di interessi locali; mentre io credo che sia legittimo diritto di ogni deputato di questa Camera di trattare egualmente gli interessi locali e gli interessi generali del paese. E su questo non accennerò di più.

Il 13 marzo dell'anno scorso, un nostro collega propose nella discussione ferroviaria un brevissimo raccordo di 14 chilometri del costo, al massimo, di 7 od 8 milioni. Il ministro non potè per il momento accettare la proposta, e si riservò di sottoporla a benevolo esame.

Colpito in quei giorni da una dolorosa sventura domestica, ero assente dalla Camera ed in malferma salute; lessi sui giornali la proposta del mio egregio collega, che mi venne affatto nuova ed improvvisa e che toccava alcuni piccoli comuni che si trovano sul confine del mio collegio. Rimasi perfettamente spettatore del modo con cui la cosa si svolgeva. Dieci giorni dopo, in mezzo al tumulto dell'agitazione ferroviaria di tutto il Piemonte, l'onorevole presidente del Consiglio pubblicamente annunciava lo studio di quel raccordo e dichiarava, con parole che non lasciavano dub-

bio alcuno, che quel raccordo formava oggetto di uno studio da parte del ministro dei lavori pubblici e del direttore generale delle ferrovie, e che soltanto se ne stava determinando il costo.

Di fronte ad una proposta fatta da un egregio collega di questa Camera, accettata pubblicamente dal presidente del Consiglio e dal direttore generale delle strade ferrate, il deputato di alcuni comuni, naturalmente desiderosi di questa linea, non aveva che ad accettare. Mi rivolgo ai colleghi di questa Camera e domando a tutti se la condotta di qualsiasi di noi poteva essere diversa.

Ma a me pareva e parve, fino da allora, come pare in oggi, che il problema ferroviario del Piemonte avesse un'estensione ed un carattere più vasto. Lo sottoposi a studio e ad esame, come fecero gli altri colleghi della regione e come deputati autorevoli fecero per le loro provincie.

Dichiaro subito che quel piccolo e breve raccordo, per quanto utilissimo, non risolveva il problema ferroviario del Piemonte; che erano necessarie ben altre proposte, ben altri provvedimenti, dei quali parlavano in questa Camera, con molta autorità, l'onorevole Ferrero di Cambiano, l'onorevole Danco, l'onorevole Paniè, l'onorevole Giaccone ed altri, coi quali in massima si fece anche l'accordo.

Il 6 maggio l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di sua iniziativa, cortesemente mi chiamò e mi informò che i provvedimenti, che erano stati da lui proposti per la soluzione del problema ferroviario del Piemonte, erano stati accettati dal Consiglio dei ministri e dal Governo.

E su espressa mia domanda se era quella una comunicazione privata e confidenziale, o se potevo darne anche pubblica notizia, egli mi autorizzò pienamente a darne pubblica notizia, dicendomi che era consegnata in una nota ufficiale, in quel giorno stesso trasmessa alla Commissione ferroviaria.

Ora, onorevoli colleghi, che cosa avrebbe fatto qualsiasi altro deputato? Avrebbe certamente annunciato ciò che il ministro gli aveva cortesemente partecipato. E di questa cortese partecipazione io ringraziai il ministro, e c'è anche uno scambio di lettere che lo prova. E, del resto, la legge venne, e venne pienamente conforme alle dichiarazioni fatte in allora dal ministro.

Ma v'è di più; la discussione del disegno di legge passò dalla Camera al Senato;

nacquero dubbi e l'ufficio centrale del Senato ricorse allo stesso sistema di cui si era valsa la Commissione della Camera e presentò un quesito scritto al ministro dei lavori pubblici il quale, col tramite regolare e corretto della Presidenza del Senato, trasmise all'ufficio centrale del Senato la sua risposta scritta.

Questa risposta scritta descriveva palmo a palmo il tronco che si doveva costruire, ne dava la lunghezza in 14 chilometri al massimo, il costo in 9 milioni, indicava le stazioni per cui il tronco passava, il nome dell'ingegnere che aveva fatto il progetto!

Dopo ciò domando io se questa risposta pubblica, stampata in allegato alla relazione del Senato, poteva costituire o no un affidamento non solo per il Piemonte, ma anche per le popolazioni locali, le quali avevano la dichiarazione autentica del ministro.

Nella discussione al Senato un onorevole senatore già mio antico e caro amico, che rappresenta degli interessi opposti a quelli legittimi che l'onorevole Astengo ha qui portati oggi, chiese all'onorevole ministro: Ma poichè voi avete una certa latitudine nel fissare il punto di innesto, non credete che ci possa essere qualche soluzione tecnica migliore?

Veramente la soluzione tecnica migliore non esisteva; non si trattava di una linea improvvisata lì per lì, come si è fatto in passato, e come si fa un po' anche oggi; si trattava di un piccolo raccordo, si trattava di fissare un congiungimento tra due linee che era stato studiato dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia nel 1878 su progetto tecnico dell'ingegnere Benazzo, vice-presidente del Consiglio di amministrazione delle ferrovie e vice-presidente della Camera di commercio di Torino.

Questo progetto poi era stato proposto più volte in vari studi tecnici sulla materia; era stato proposto dalla Commissione Adamoli in due relazioni successive, una del 1903 ed una del 1904, su proposta dell'ingegnere Lanino, che si può considerare come una delle autorità più competenti in materia; era stato invocato dai Consigli comunali e provinciali nonchè da corpi tecnici: cosicchè capirete che mai una spesa di 9 milioni aveva avuto una preparazione maggiore.

La spesa poi ne è così piccola, che proprio finanziariamente scompare; restano solo la questione economica, di cui mi occuperò

ora, ed una questione politica e morale che credo che il tempo non lascerà cadere.

Che cosa dichiarò il ministro al Senato? Questo: Se ci sono altri migliori punti di innesto io li potrò studiare, ma affermo (con quella precisione di concetto a cui l'onorevole Bertolini ci aveva abituati) che, i termini della legge « sono 9 milioni di spesa e tre anni di tempo per i lavori » e da quelli non uscirò ».

E l'urgenza di questo modesto lavoro era tale che il ministro dei lavori pubblici e la Direzione delle ferrovie, come posso dimostrare con documenti scritti, molto diligentemente ne prepararono l'esecuzione mentre il progetto di legge era in corso a cominciare dai decreti per gli studi sul terreno.

La Direzione generale delle ferrovie considerava questo lavoruccio così indispensabile che aveva data agli ingegneri una istruzione sola, di vedere se si potevano anticipare di un anno i lavori.

E infatti ce n'era la speranza ove si fosse trovato un terzo pozzo nella Galleria di Santo Stefano. La Direzione generale delle ferrovie, di pieno accordo col ministro, che gliene aveva data autorizzazione, mi aveva fatto richiesta se c'erano ingegneri locali da utilizzare perchè mancava il personale; dunque la Direzione delle ferrovie e l'onorevole ministro dei lavori pubblici avevano un obiettivo chiaro e preciso; non solo sfollare il porto di Savona, ma sfollarlo per il 1911, data dell'Esposizione di Torino. Ed era stato accennato ad un piano di riordinamento della rete del Piemonte, in questo modo: creando col raccordo una seconda comunicazione accessoria fra Torino e Genova; potendosi così fare in occasione dell'Esposizione di Torino, ciò che la Paris-Lyon-Méditerranée aveva fatto in occasione dell'Esposizione di Parigi; mantenendo sulle grandi linee il traffico ordinario; mandando sulle linee secondarie, così raccordate, il traffico d'occasione.

Questo programma, onorevole Bertolini, (è inutile che lo neghi), lo espose il direttore generale delle ferrovie dello Stato nel giugno dell'anno passato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ammetto altri programmi che quelli approvati da me. Questo non era il programma.

FERRARIS MAGGIORINO. Poichè mi autorizzò lei a conferire col direttore generale...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Conferire, sì; ma non concordare un programma.

FERRARIS MAGGIORINO. Io ho agito con la massima correttezza...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non dico niente in contrario.

FERRARIS MAGGIORINO. ...perchè avrei potuto, come semplice deputato, andare, come vanno tutti, dal direttore generale delle ferrovie.

Ci andai, dopo averne chiesta l'autorizzazione sua.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sta benissimo; ma è il programma che non esiste.

FERRARIS MAGGIORINO. Il programma esiste: perchè ella ha sempre dichiarato che la linea si dovesse eseguire in tre anni: dal 1908 al 1911...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Guardi gli stanziamenti stabiliti dalla legge: il primo è per il 1909-10.

FERRARIS MAGGIORINO. Si dovevano fare gli appalti nel 1908-909: ma importa poco: questo è un dettaglio.

La legge era appena votata, che cominciarono gli studi. Con mia grande sorpresa (io vivo in quelle località; e spero che il ministro non mi vorrà impedire di stare nel paese dove sono nato) (*Ilarità*) vidi in che modo si svolgevano gli studi. Questi prendevano un'altra direzione. Invece di studiare il raccordo dichiarato alla Camera ed al Senato, e votato per legge, squadre di ingegneri andavano in tutte le direzioni diverse. Io credetti che facessero strade di accesso a stazioni, per le quali ci sono molte squadre che lavorano in quelle località; chiedevo, qualche volta, a quegli ingegneri: fanno loro gli studi per l'accesso al comune A o B? No (mi rispondevano): Siamo ingegneri dello Stato, che facciamo gli studi per il raccordo! Ed allora, siccome tutti questi raccordi passavano per tracciati che risultavano di spesa grandemente superiore ai 9 milioni e che, a prima vista, non avevano nulla a che fare con la spesa dei 9 milioni votati al Parlamento, io non potei fare a meno di avvertire il Governo e la Direzione generale delle ferrovie, che tutto ciò era assolutamente fuori della legge.

Onorevoli colleghi, gli studi fatti riguardano cinque raccordi, invece di due. Si dovevano studiare 14 chilometri di ferrovia, e se ne studiarono, tutto sommato, tre o quattro volte tanto. Il più economico di questi rac-

cordi (il ministro ce l'ha annunciato) costerebbe 22,300,000 lire, invece di 9. Non c'era ingegnere, non c'era uomo di senso comune che, tirando su la carta una delle linee che si studiavano, non ne vedesse l'impossibilità finanziaria o le difficoltà tecniche. Se io dispongo di nove lire per aprire un buco in questo muro ed invece studio un arco completo in questa Camera, è evidente che esco completamente fuori della legge!

Così stando le cose, s'è creata in quelle popolazioni una condizione morale che era mio dovere di segnalare al ministro. E, con due note successive, io dichiarai al ministro stesso che questo sistema offendeva altamente e nettamente i principi a cui si deve informare un'amministrazione nell'esecuzione delle leggi; e dichiarai lealmente al direttore generale delle ferrovie: O questi studi che voi fate, li fate sul serio, e siete fuori della legge; o li fate semplicemente... nessuno sa per qual motivo... ed allora confesso francamente che dopo aver propugnato tutta la vita l'esercizio di Stato delle ferrovie, vi dico che dell'esercizio di Stato delle ferrovie, ho altri concetti, altri ideali, nè li muterò.

Un bel giorno dal tracciato scomparvero completamente gli ingegneri e si portarono in un'altra vallata distante da quella per cui doveva passare la linea. Io domandai al ministro dei lavori pubblici ed alla Direzione generale delle ferrovie, se la linea era abbandonata. Il direttore generale delle ferrovie rispose che il raccordo era fissato per legge del 12 luglio 1908, n. 444 pubblicata nel numero 179 della *Gazzetta Ufficiale* « nè parmi sia possibile oramai tornarvi sopra ». Firmato: « Alzona » che sostituiva il direttore generale in congedo.

E il ministro dei lavori pubblici con telegramma firmato Marzollo che si dichiara autorizzato, dice che si continuavano gli studi e che appena compiuti verrà presa decisione in relazione alle dichiarazioni fatte alla Camera ed al Senato: firmato Marzollo capo gabinetto.

Ora contro di noi che invociamo il mantenimento della legge, l'onorevole ministro ci ha detto, che le leggi non costituiscono rapporti di diritto privato tra deputati e Governo. Siamo intesi, ma costituiscono dei rapporti di diritto pubblico, che sono di gran lunga superiori ai rapporti di diritto privato.

Onorevoli colleghi, io chiedo a voi in quale situazione si troverebbe ognuno di noi,

per l'esecuzione delle leggi dello Stato, se la legge non tiene, se le dichiarazioni del Governo non tengono, se non tengono le dichiarazioni degli uffici esecutivi. Questa è la condizione di cose in cui siamo stati posti!

L'onorevole relatore, che ringrazio della sua cortesia, fece un accenno che non avevamo ragione di lagnarci di violazione di legge, ma di pura e semplice abrogazione della legge. Veda, onorevole relatore, nel modo corretto in cui la Giunta del bilancio ha portato il problema davanti alla Camera c'è abrogazione di legge. Ma nel modo in cui il Governo aveva portato il progetto c'era la violazione della legge. E che la violazione della legge ci fosse lo riconobbe la Giunta del bilancio quando, con una correttezza di cui la ringrazio e che credo farà buon esempio e buon precedente nella storia parlamentare del nostro paese, ha voluto che la modificazione della legge venisse con altra legge.

Quindi le nostre affermazioni sono completamente esatte. L'onorevole ministro dei lavori pubblici con questo progettino modifica interamente la soluzione provvisoria del problema ferroviario del Piemonte, quale era stata posta da lui nella nota ufficiale del 16 maggio 1908, quale fu posta dalla legge del 12 luglio 1908. E, naturalmente, permetterà che ognuno di noi ne discorra con una serenità che non potrebbe essere maggiore.

Nella nota del 16 maggio 1908 tradotta in capoversi ed articoli nella legge 12 luglio 1908, il ministro che cosa ha detto? Il ministro ha posto la questione in modo esattissimo.

Io l'ho lodato molto in allora, ed è naturale che oggi io abbia la medesima opinione.

Si tratta di sfollare subito il porto di Savona: era accaduto questo fatto, che dei bastimenti carichi di carbone per Torino erano stati mandati a Spezia; l'officina del gas di Acqui che dista di 71 chilometri da Savona, ha nelle sue istruzioni di calcolare un mese di tempo per ricevere i carboni dal mare.

Bisogna che la Camera si renda conto che non si tratta (ed io non ho nulla a che fare con Savona nè elettoralmente, nè amministrativamente) che non si tratta di piccoli problemi locali, ma di grossi problemi della vita industriale di tutto il Piemonte, come ha detto benissimo l'onorevole Daneo. Da Acqui a Savona 71 chilometri; un mese di tempo per ricevere il carbone!

Con siffatti ritardi, guardate la perdita di interessi per il Piemonte sopra qualche milione di tonnellate di carbone all'anno!

In queste condizioni, il Piemonte non può mai calcolare se può continuare l'esercizio dell'industria, perchè la nostra principale occupazione nell'inverno ed alla stagione della vendemmia, è girare per gli uffici delle ferrovie per dire: dateci il carbone, altrimenti le nostre industrie si spondono, gli industriali si rovinano, e gli operai sono gittati sul lastrico.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse chiedere la mia corrispondenza e quella dei colleghi alla direzione generale ed alla direzione compartimentale, ne troverebbe dei fasci.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È corrispondenza un poco arretrata, che si riferisce al disservizio 1906-907, e che ha quindi un valore storico!

FERRARIS MAGGIORINO. Ma lei, onorevole ministro, vuol sconvolgere la verità! Sia calmo, come lo sono io, e vedrà che forse non si dorrà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È quest'ora mattutina che mi dà la confidenza di interromperla.

FERRARIS MAGGIORINO. Che vuole, che ci faccia? L'ha fissata lei!

Si trattava di sfollare il porto di Savona verso Torino, questione a cui io sono perfettamente estraneo.

Il ministro in allora disse: la soluzione precipua, immediata è la Ponti-S. Stefano, che fu iscritta subito nella legge, e la soluzione secondaria posteriore è la Ceva-Mondovi-Fossano, che fu iscritta nella legge per gli anni successivi al 1912-13, e che io propugnai e propugno ancora.

Ora egli viene davanti a noi, a studi compiuti, e ci dice: io posso sfollare il porto di Savona con tre provvedimenti (parlo di provvedimenti provvisori, perchè la direttissima la vedremo dopo): Ponti-S. Stefano del costo di 9 milioni; S. Stefano-Merana del costo di 24 milioni; Fossano-Mondovi-Ceva del costo di 29 milioni.

Orbene per la Ponti-S. Stefano esistono gli studi sul terreno. Il primitivo preventivo da 6 milioni e mezzo a 7, fu portato a 9 negli studi ultimi.

Per la Merana esistono solo studi di massima ed una ricognizione sul terreno, e per questa lei sa che i 24 milioni salgono. Ho incaricato un bravissimo ingegnere, antico

costruttore di ferrovie in tutta Italia, di fare uno studio sommario sulla Merana. Egli mi rispose: per tenerti in limiti sicuri, calcola 30 milioni; ma un appaltatore, che non voglia far liti con lo Stato, non lo può costruire per 30 milioni.

Per la Fossano-Mondovì-Ceva non esistono che studi privati, che tutti sanno quanta incertezza presentano.

Le ferrovie, anche per dichiarazioni recenti, non hanno iniziato sul terreno alcuno studio di dettaglio.

L'ingegnere, incaricato degli studi, ha avuto ora ordine di recarsi sul posto, ed io lo so perchè ha lasciato il locale, che teneva nel mio paese.

Vede, onorevole ministro, che nessuno mi confida dei segreti di ufficio! Questo dico perchè ella non abbia a fare una inchiesta e ricercare responsabilità.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne ho mai fatte!

FERRARIS MAGGIORINO. Notizie per vie segrete io non le accetto. Evidentemente dunque abbiamo tre soluzioni di un problema.

Una costa 9 milioni in modo sicuro; una costa 24, ed io dico 30; l'altra 29, e saranno 35 milioni.

Ma accettiamo le cifre del ministro, nove, ventiquattro, ventinove. È evidente, onorevoli colleghi, che chiunque esamini il problema all'infuori di considerazioni locali o di altra specie, deve prendere la soluzione dei nove milioni, perchè, presa questa, impiega il suo danaro all'uno per cento, mentre prendendo quella dei ventiquattro, lo impiega al 0.40 per cento, prendendo quella dei ventinove, lo impiega al 0.18 per cento!

Viene la questione della Fossano-Mondovì-Ceva, che è una linea che da tempo ha tutte le mie simpatie. L'ho propugnata due volte, l'anno scorso, e nessuno certamente parlerà d'interessi locali, perchè è dall'altro versante della mia regione. L'ho propugnata per lo studio generale del problema del Piemonte, ed ho detto nettamente che si tratta di una linea geniale. E l'ho stampato l'anno scorso, anche prima che la controversia sorgesse, e mantengo le mie affermazioni ed il mio voto favorevole a questa linea. Non muto di opinioni col tempo, e se ho sbagliato, dichiaro per quali ragioni ho sbagliato.

Orbene, la Fossano-Mondovì-Ceva serve per il porto di Savona come ogni altra linea quando le linee sono ingombre od inter-

rotte. Un giorno, per venire a Roma, siamo andati a passare sulle coste dell'Adriatico. Tutte le strade conducono a Roma! Ma la Ceva-Mondovì-Fossano non ha relazione diretta con lo sfollamento del porto di Savona, e sono sicuro che appena passata quest'ora, in cui il problema dello sfollamento del porto di Savona è posto in termini nettamente opposti a quelli dell'anno scorso, bisognerà riprendere in esame l'intero problema. Quindi, onorevole amico Astengo, non si dolga, se è la sesta soluzione che abbiamo in meno di un anno: verrà la settima, e si riprenderà qualcuna delle soluzioni antiche. Non adopero i giudizi severi degli onorevoli Rebaudengo, Nofri ed Astengo, ma quando lo stesso problema in un anno varia attraverso cinque o sei soluzioni diametralmente opposte, a spese dei contribuenti, si ha pure il diritto di dire che gli uffici tecnici del Ministero o della Direzione delle ferrovie, debbono essere meglio preparati alla soluzione di questi problemi.

E veniamo alla soluzione presentata dal Governo, e vediamone i meriti, i difetti e la convenienza economica.

Ringrazio il presidente della Giunta generale del bilancio, il relatore e, bene inteso, il ministro, della cortese attenzione che mi prestano, perchè vedranno che il problema ritornerà fra breve, e va risolto, dicimolo pure, con considerazioni di interesse pubblico, dello Stato e delle condizioni tecniche del servizio.

Il servizio tra Savona e il Piemonte, è un servizio essenzialmente di merci. L'anno scorso l'onorevole Daneo, rappresentante di Torino e l'onorevole ministro, nella seduta del 9 giugno, ammisero che il servizio passeggeri è piuttosto secondario; infatti chi osserva le statistiche del movimento ferroviario trova che tre quarti e forse i quattro quinti del movimento sono di merci.

Dunque è problema di servizio di merci che bisogna risolvere, problema che si presenta in condizioni opposte a quelle di un problema di servizio viaggiatori.

Per questo occorre la frequenza delle corse, per le merci la economia dei trasporti; altrimenti il bilancio delle ferrovie andrà più a rotoli di quanto ora ha incominciato a fare.

Superato l'Appennino, si arriva a San Giuseppe, a 349 metri di altitudine. Ho il profilo ufficiale delle ferrovie dello Stato, che serve di base alle prestazioni dei macchinisti; cito

cifre ufficiali per non essere confutato. Da San Giuseppe si diramano verso il Piemonte due linee. Una sale del 25 per mille e arriva a 515 metri di altitudine a Saliceto. L'altra scende dell'un per mille.

Le due linee si presentano così. (*Le traccie colle mani*).

Ora domando a voi: per portare le merci che fossero a questo punto — lo domando a qualunque ragazzo, non lo domando ad un ingegnere — si deve prendere la linea che discende o quella che sale? È questione di senso comune!

Sulla linea che discende, una locomotiva trascina 49 carri merci (passano tutti i giorni sotto le mie finestre); non ne trascina di più soltanto perchè la lunghezza dei binari di incrocio non permette portarne di più. Sull'altra linea che sale, la stessa locomotiva, con maggior consumo di carbone, perchè lavora a tutta pressione, porta 7 od 8 carri. Ora ponetevi ben chiaro il problema: le ferrovie dello Stato hanno davanti a loro in partenza dallo stesso punto due linee; una con una data locomotiva (mi dispiace non avere la competenza tecnica del mio amico onorevole Nofri) porta 49 carri, l'altra, con identica locomotiva, ne porta 7.

Il Governo con 9 milioni di lire potrebbe far passare quasi tutto il traffico per la linea che porta 49 carri; e spende 29 milioni per far passare il traffico per la linea che porta 7 carri!

Qui interviene quella magica applicazione, così bene descritta dal mio amico Daneo, della trazione elettrica.

Io che, secondo la brillante espressione dell'onorevole Tedesco, sono sempre in credito col progresso... (*Si ride*) non tanto come l'onorevole Mosca che ieri lo era più di me, per quanto io mi felicitai moltissimo col suo brillante debutto, io che sono sempre in credito col progresso, quando ho visto la trazione elettrica, l'ho seguita nelle sue principali applicazioni e sia con letture sia con conferenze con persone competenti, ho cercato di farmene una opinione, naturalmente per quanto possibile, esatta, ed ho fede nella trazione elettrica.

Ma, onorevoli colleghi, che cosa mi è stato detto da parecchi, o almeno dalla maggioranza dei più competenti? La trazione elettrica è una novità non ancora definitivamente sperimentata, come durata, come spesa di manutenzione, come potenzialità, come guasti; ma è una novità utilissima.

Però mi hanno anche aggiunto che la trazione elettrica presenta grandissimi vantaggi, perchè, sopprimendo il fumo permette un maggior numero di treni; ma il costo di trazione è probabilmente maggiore.

MONTU'. Ne sono persuaso!

FERRARIS MAGGIORINO. Bravo il mio Montù, che è ingegnere!

Il costo di trazione è probabilmente superiore.

Ora, il Governo ci dice: io spendo 29 milioni invece di 9, mando le merci per una linea che costa tre o quattro volte di più come costo di costruzione e di esercizio, invece di mandarla per la linea discendente, e vi applico un mezzo di trazione anche più costoso.

È questo il problema di economia ferroviaria che la Camera ha dinnanzi a sè.

MONTU'. Non è questione del fumo, l'interessante è la questione del ricupero.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ella fa male ad invitare troppi competenti ad occuparsi della cosa.

FERRARIS MAGGIORINO. Io e lei abbiamo studiato questi problemi tutta la vita.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io tutta la vita, no davvero.

FERRARIS MAGGIORINO. Io sì, e del resto ella ha parlato sin da dieci o dodici anni fa in questa Camera di questioni ferroviarie.

Io di ferrovie mi sono sempre occupato; nel 1876 ho fatta la tesi di laurea sulle ferrovie, nel 1878 ho vinto un concorso all'estero sulle ferrovie, nel 1881 ho ottenuta una docenza all'Università pure sulle ferrovie. Vede che in me è cosa antica...

PRESIDENTE. Onorevole Maggiore Ferraris, tutti siamo persuasi della sua competenza in materia; la prego di proseguire nel suo discorso! (*ilarità*).

FERRARIS MAGGIORINO. Io debbo pur giustificare la verità di una mia affermazione.

Ora, ritornando al problema puramente tecnico, debbo dire che noi e specialmente l'amico Brizzolesi abbiamo chiesto la trazione elettrica per la Genova-Ovada.

Se la trazione elettrica permette di portare 500 carri al giorno da San Giuseppe a Ceva, la stessa trazione elettrica dovrebbe permettere di portare 200 carri sulla linea di Ovada.

Ebbene, che cosa ci ha risposto il ministro? Che il Governo non poteva attuare

questo progetto perchè costava di più e non si poteva gravare lo Stato della maggiore spesa.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Avrebbe giovato al servizio di un'altra linea di proprietà privata, e non v'era nessuna ragione di favorire i concessionari di quella linea.

FERRARIS MAGGIORINO. Ella confonde; non si tratta della linea Ovada-Alessandria, ma della linea Genova-Ovada-Asti, donde le merci possono proseguire sempre sulla rete dello Stato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma ella ricorderà che quella elettrificazione ho negata all'onorevole Brizzolesi.

FERRARIS MAGGIORINO. Sì, ma egli non chiedeva la trazione elettrica che sulla linea Genova-Ovada.

Ella, onorevole ministro, confonde le due linee; io conosco troppo i luoghi perchè mi lasci fuorviare e vado adagio prima di fare delle affermazioni.

Sono di quei paesi e quindi posso parlarne; sarebbe lo stesso come se io volessi discutere in contraddittorio con lei delle ferrovie del Veneto.

Dunque il problema della trazione elettrica non è ancora risolto in modo definitivo.

ANCONA. È vero!

FERRARIS MAGGIORINO. Tutti i tecnici me lo hanno detto e sono lieto che il professore Ancona, che è così competente, me lo confermi anche lui.

Ma quand'anche il problema fosse risolto in modo definitivo ecco che cosa si avrebbe.

Supponiamo che nel punto ove sono io si abbia un'enorme quantità di merci, che si debbono far uscire dalla porta dirimpetto.

TREVES. Di questo si incarica la Giunta delle elezioni! (*ilarità*).

FERRARIS MAGGIORINO. Or bene questi pesi si alzano a circa 170 metri di più, cioè a sei o sette volte l'altezza della cupola di quest'aula mediante la trazione elettrica e poi si fanno ridiscendere, e tutto ciò mentre la porta è proprio dirimpetto.

Questa è la soluzione tecnica, finanziaria ed economica del problema che il Governo ci presenta! Vi sono i vagoni a San Giuseppe sul piano; vi è una linea non solo piana ma discendente che va a Ponti; ebbene, prima si fanno salire i vagoni a 515 metri, cioè all'altezza di Saliceto, a forza

di consumo di carbone o di trazione elettrica, e poi si fanno discendere.

Noi troviamo assurda questa soluzione; ebbene, ci si dice che difendiamo gli interessi locali e non il bilancio e l'interesse generale dello Stato! (*Interruzione del deputato Agnesi*).

Il mio amico onorevole Agnesi naturalmente è molto contento della Ceva-Mondovi-Fossano.

Io non l'escludo, non foss'altro per pigliare la rivincita contro quelli del suo paese, che hanno combattuto me, e gli faccio vivi auguri per la linea di Oneglia, se così gli fa piacere. Ma le compiacenze nostre non debbono essere confuse con le soluzioni tecniche.

Permetta ora la Camera che io dica quale è la quantità di peso che il Governo dovrebbe mandare (ma non lo farà, perchè sono cose che si scrivono sulla carta, ma poi non si attuano, lo sappiamo tutti) con la trazione elettrica a 170 metri di maggiore altezza, mentre i carri potrebbero percorrere una via piana. E qui ho bisogno di una spiegazione, che spero mi darà l'onorevole ministro o il relatore della Giunta del bilancio.

Quando l'onorevole ministro fece la sua esposizione, io, per quanto prestassi molta attenzione (lei può immaginarlo, del resto spero che potremo discutere amichevolmente di questa questione, anche se in questo momento dissentiamo!) udii parlare di un movimento di 270,000 tonnellate. Credetti a un *lapsus linguae* del ministro. Vidi la cifra stampata nei giornali, che diedero tali notizie anticipate al riguardo, e la credetti un errore telefonico o telegrafico. Se ne commettono tanti! La trovo ora in un documento ufficiale nella motivazione al progetto di legge. Vorrò crederla un errore di stampa.

È così disgraziata questa questione che, perfino nel testo ufficiale del disegno di legge fu soppresso un inciso, che cambiava tutto il periodo e non faceva comprendere più niente.

Vi è qualche cosa a cui non credo e per cui fo lo scongiuro! (*Si ride*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Spiegherò poi tutto, perchè non è possibile farlo adesso con una interruzione. Potrei, come altra volta, non essere compreso...

Avverto solo che spiegherò a fondo...

FERRARIS MAGGIORINO. Non vi è dubbio, io le domando delle spiegazioni.

Sono così strettamente nella materia, così strettamente in ordine, che non so il perchè di queste interruzioni. Finiamo col non essere un popolo libero...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma no! Io mi sono scusato di non rispondere subito.

FERRARIS MAGGIORINO. Non potrebbe rispondere.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, che potrei.

FERRARIS MAGGIORINO. Come, ella può interrompermi, togliermi la parola?

PRESIDENTE. Onorevole Maggiorino Ferraris, nessuno vuol toglierle la parola; voglia proseguire.

FERRARIS MAGGIORINO. Dunque andiamo avanti, e parliamo chiari e calmi. Il ministro ci dice che calcolando, per un futuro non vicino, largamente, la quantità delle merci, sulla linea Savona-Torino, si possono prevedere 500,000 tonnellate. Per adesso, dice il Governo, sono 270,000.

Ora io ho portato qui il volume che contiene la relazione ufficiale delle ferrovie dello Stato per essere sicuro di non essere contraddetto.

Il Governo basa il suo calcolo finanziario sopra di un transito sulla Savona-Torino di 270,000 tonnellate all'anno, ed in più fa tutto il conto della spesa per capitale e della spesa di esercizio e del risparmio relativo su 500,000 tonnellate.

Ora il porto di Savona nell'ultimo anno 1907-908 ebbe 1,162,158 tonnellate di carico fra Torino e Savona; ossia oltre San Giuseppe e Ceva, il movimento non fu di 270 mila, come il ministro dice, ma di 970,000 tonnellate.

Vi è uno sbaglio di circa 700,000 tonnellate.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo vedremo.

FERRARIS MAGGIORINO. Novemcentosettantamila meno duecentosettantamila dà una differenza di circa 700,000 tonnellate.

Ma nell'ultimo triennio (vede la Camera come proprio il problema è di una gravità eccezionale) il porto di Savona ha avuto un continuo incremento dell'8, del 9, del 19; ma il 19 è eccezionale. Ad ogni modo l'incremento medio fu del 12,3.

Non prevedo questa cifra (non se ne dolga l'onorevole Astengo) ma, fatti i lavori del porto, che sono un merito del Governo e dell'onorevole Astengo, è impossibile non presumere un incremento che non

oscilli fra l'8 e il 10 per cento, nel prossimo decennio. Del resto tutta la scala del decennio lo dimostra, perchè anche, più o meno rapidamente, l'Italia progredisce.

Non sono dunque solo 500 mila tonnellate. Qui bisogna prevedere quello che succederà nel decennio. Il ministro dice: da 270 mila tonnellate, andremo a 500 mila. Ma è da un milione a due milioni di tonnellate o per lo meno a un milione e mezzo!

Ora, veda la Giunta del bilancio, se volesse rifare i conti, troverebbe spostata tutta la base economica su cui è stato impostato il problema. Si tratta di una differenza di 700 mila tonnellate per ora. Faccio una ipotesi. Il ministro ad un certo punto mi dice: ma dopo che avremo speso i 29 milioni della Ceva-Fossano, dopo che avremo speso tre o quattro milioni della trazione elettrica, dopo che avremo raddoppiato il binario da Fossano ecc., tutto un complesso di spese che forse non sarà al di sotto dei 40 o 50 milioni, di che cosa si duole l'onorevole Ferraris? Se le merci non trovano possibilità di passare per tutte queste linee, le manderemo per la via di Alessandria. E così è naturale che il mio paese riceva lo sfogo di queste merci.

Ma l'impiegato che ha messo insieme questi dati, o ha preso il movimento di un trimestre invece di prendere tutto l'anno, o ha preso il movimento di una sola linea, dimenticando che sono due le linee che fanno il servizio del porto di Savona. Questa è almeno la spiegazione più probabile di questa differenza di 700 mila tonnellate. E probabile dunque che queste 700 mila tonnellate, che il Governo ha completamente dimenticato nei suoi calcoli, passino per Acqui. Allora, per spiegare bene ai miei colleghi di che cosa si tratta, debbo ingrandire la mia immagine per citare dei grossi centri a tutti noti, e avvertire la Camera che il Ministero per non spendere nove milioni, dico nove milioni, sulla linea, per esempio, Roma-Bologna o Roma-Firenze, manda 700 mila tonnellate all'anno da Roma ad Ancona e, poi, da Ancona a Firenze, facendo naturalmente la spesa del maggiore esercizio.

Questa è la situazione netta e precisa. Arrivate le merci a San Giuseppe, non potendo passare per la linea di Ceva, vanno ad Alessandria: la ferrovia quest'anno ha anche intensificato il servizio: toglie i vagoni alla linea più breve per far loro per-

correre un lungo giro vizioso e mandarli ad Alessandria e da Alessandria a Torino.

E come il servizio sia stato trasformato lo so io, perchè Acqui, che aveva una semplice locomotiva di deposito, per cause di guasti, oggi ha un deposito di non poche locomotive, ed avrebbe bisogno di averne di più, ma non può per la ristrettezza dello spazio, e saranno nuove spese che si dovranno fare, le quali certamente non ho chiesto, ma che si faranno e che il paese pagherà.

Ora che cosa disse l'onorevole ministro Bertolini nella sua nota del 16 maggio 1908? Guardate che la spesa del raccordo Ponti-Santo Stefano è richiesta dal fatto che un numero infinito di merci evita questo lungo giro, che in quella nota era indicato in 48 chilometri.

Perchè infatti fu proposto il raccordo Ponti-Santo Stefano, dalla Commissione Adamoli, da tutta una serie di uomini tecnici? Non per alcuni piccoli villaggi cari al mio cuore come sono cari al suo cuore i villaggi del suo Veneto, ma che certo erano ignorati a quegli uomini tecnici, che studiarono la soluzione unicamente tecnica ed economica del problema; ma perchè, evitando a 700 mila tonnellate di merci — che fra breve saranno un milione di tonnellate di merci — un giro vizioso di 48 chilometri (la cifra l'ha dichiarata lei nella nota ufficiale) di andata a carico e di 48 chilometri di ritorno a vuoto si compensava la spesa del raccordo, che rappresenta un minore percorso di 40 chilometri almeno sul giro vizioso di Alessandria.

Ed ecco come questo raccordo, che venne quasi presentato come cosa puramente locale, era il migliore impiego di denaro che lo Stato potesse fare.

Basta il semplice calcolo. Il circolo del materiale di Alessandria ha istruzioni di organizzare l'intero servizio tra Alessandria e Savona (questo giro vizioso, questa Roma-Ancona-Firenze-Bologna) per 200 carri al giorno.

Sono 200 carri al giorno che la direzione di Alessandria manda ogni giorno vuoti a Savona e che ritira carichi e manda poi a Torino. E questo conferma perfettamente la dichiarazione del ministro che per Acqui passano in media 187 carri carichi al giorno.

L'ordine di servizio è per 200, ci sono poi le giornate di pioggia, le domeniche, ecc., sicchè la media è 187.

Quindi, onorevole ministro, 200 carri al giorno. Lei calcola 333 giorni di lavoro, io ne calcolo 300 soli, poichè l'onorevole Tedesco sa che in tutti i calcoli che sono a mio sfavore mi tengo del 10 o del 20 per cento al disotto. (*Interruzione del deputato Tedesco*).

Trecento per duecento sono 60,000 carri all'anno. Ed i 60 mila carri a 13.8 per carro (che è la media del carico dell'anno scorso) rappresentano precisamente le 700 e più mila tonnellate che il ministro ha lasciato fuori nel suo calcolo. Ossia non il ministro, chi fece il calcolo per lui.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Aspetti, onorevole Ferraris, a fare dell'umorismo! Vedrà che ne avremo il tempo!

FERRARIS MAGGIORINO. Io sono qui a sua disposizione, fin che vuole.

Dunque, che cosa costa il treno-chilometro sulle ferrovie dello Stato? Qui la relazione ufficiale del direttore delle strade ferrate presentata al Parlamento dice che, contro una spesa di circa 400 milioni all'anno, si ebbero 99 milioni di treni-chilometri, il che farebbe circa 4 lire a treno-chilometro. Però vedrà l'onorevole ministro che io non calcolo 4 lire; le spese sono tutte conglobate insieme, ma faremo un difalco per avere una media più sicura. Dunque, l'onorevole ministro fa percorrere in cifra tonda 100 chilometri tra andata e ritorno a 60 mila carri. Se mette 30 carri come media per treno, fanno 2000 treni a 100 chilometri l'uno all'anno. E badi, io li ho contati, la media dei carri non arriva a 30. E sa perchè? Perchè a Terzo v'ha una pendenza del 12 per mille, e lei spende 29 milioni per evitare la contropendenza di Cherasco che è del 14 per mille...

CURRENO. Per un tratto brevissimo.

FERRARIS MAGGIORINO. Sono perfettamente nell'ordine della sua tesi.

E va a dare il capo contro la contropendenza di Terzo del 12 per mille. Il raccordo di Ponti si distaccava appunto prima della contropendenza di Terzo. Quindi lei giunge a Terzo con una discesa dell'uno per mille con qualunque quantità di carri, ma là trova la salita del 12 per mille. Per di più c'è anche un sistema del quale, come mi hanno detto, non si può fare a meno: un certo numero dei treni giornalieri è fisso, anche che non si possa fare tanto carico.

Al lunedì, per esempio, i treni hanno pochi vagoni, così nei giorni di pioggia. Ed ho detto: perchè ciò? Mi fu risposto: per la necessità della circolazione delle mac-

chine, del materiale, dei macchinisti, ecc. Io comprendo che vi possano essere delle esigenze di servizio alle quali non si può rimediare: la locomotiva che è andata giù con i vagoni vuoti, bisogna che ritorni a prendere altri vagoni vuoti. Questo dimostra come, facendo una cifra di trenta carri per treno, piglio già una cifra elevata. Ed allora ella, onorevole ministro, ha duemila treni che teoricamente costano 400 lire l'uno, il che in totale fanno 800 mila lire all'anno. Taglio a metà e suppongo che il treno costi la metà della media del treno ordinario. Vi sono ancora 400 mila lire di spese all'anno di materiale, di manutenzione, di carbone, di personale, ecc., senza calcolare l'interesse del capitale, che noi non riscuotiamo mai nelle ferrovie, almeno in molta parte.

Ora veda: da una linea ella manda la merce a 170 metri di più sul livello del mare, il che è necessariamente costoso: dall'altra linea ella fa percorrere quasi 100 chilometri di più, ai carri, nel viaggio di andata e ritorno!

Tutto questo lo fa per risparmiare teoricamente una spesa a conto capitale di nove milioni, che al 4 per cento rappresenta 360 mila lire all'anno, e che sarebbe ampiamente compensata dall'economia dell'esercizio.

Ora, onorevole ministro, seguendo il saggio consiglio che le fu dato in questi giorni, se ella ci avesse chiamati a discutere serenamente ed amichevolmente il problema con lei, come diceva ieri l'onorevole Daneo, molto probabilmente avremmo potuto trovare d'accordo una soluzione, che certo non avrebbe creato quello stato d'animo che ha destato in molta parte della deputazione del Piemonte e nelle nostre provincie. Ed avremmo trovato una soluzione che avrebbe salvaguardato perfettamente i diritti dell'erario, che sono cari a lei come a noi.

Ma soprattutto ella si sarebbe persuaso di una cosa: che noi in questa questione abbiamo portato una parola serena, chiara, precisa, informata agli alti interessi dello Stato.

Ella avrebbe forse saputo che nella difesa di questo interesse dello Stato io ho dovuto resistere ad interessi locali e non avrebbe lanciato certo a me, e credo neppure agli altri colleghi della Camera, una accusa che non ci ha ferito.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho lanciato alcuna accusa.

FERRARIS MAGGIORINO. Ella ci ha detto che avremmo portato qui delle de-

lusioni degli interessi locali feriti. E queste delusioni non portiamo; almeno per parte mia non le porto. Ho 23 anni di vita politica ed ho il diritto di sentire di me altamente, come ogni deputato di questa Camera sente di sé. Ho la coscienza di avere difeso un pubblico interesse, e di averlo difeso in base agli impegni della legge, alle dichiarazioni scritte e verbali del Governo.

Il Governo ritiri gl'impegni scritti e le dichiarazioni verbali: tutto ciò riguarda lui solo: io resto al mio posto con la coscienza serena di un dovere compiuto.

Resto soprattutto con l'augurio che l'esercizio delle ferrovie di Stato da noi voluto, si continui per vie che rispondano meglio a quegli alti ideali d'economia e di benessere pubblico, che abbiamo avuto in animo, quando quell'esercizio abbiamo propugnato. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Cambiano.

DI CAMBIANO. Io non ho l'illusione, onorevole ministro, di mutare la sua opinione, nè di farla recedere dai suoi propositi; ma parlo, per togliere a lei l'illusione, che indubbiamente si è fatta, per le buone intenzioni da cui è mosso — se pure dopo i concordi discorsi che ha udito, ella la nutrisse ancora — che la proposta da lei presentata per la risoluzione del problema delle comunicazioni fra Torino e Savona, possa contentare tutta la regione che vi è interessata: Savona, Torino e tanta parte del nostro Piemonte. Questo assolutamente non è.

Accontenta con la Fossano-Mondovì-Ceva una parte della provincia di Cuneo, e si capisce: ma non l'altra buona parte della provincia stessa, non quella di Alessandria, non Torino soprattutto, che si vede sempre più allontanata la direttissima, cui aspira e cui ha diritto con Savona, e che si vede, col raccordo di Santo Stefano Belbo, già decretato per legge, tolto il mezzo provvisorio su cui credeva contare per un servizio ferroviario meno deficiente fra Torino e Savona, nel frattempo in cui si intende alla soluzione radicale, definitiva di una direttissima che ha pur da venire.

Or come mai si può risolvere una questione di tanta importanza? invita Torino, invita Savona, invita gran parte del Piemonte, tutti nolenti e reclamanti?

Noi insistiamo da tempo che si risolva fondatamente questo problema; l'abbiamo domandato l'anno scorso nella discussione

ferroviaria seguita alla Camera, e quando altro e più non potemmo ottenere, abbiamo chiesto al Governo di decretare almeno gli studi per trovare la via migliore, la vera direttissima, che tutti avremmo accolta, rinunciando a simpatie, a pregiudizi, a interessi minori che non fossero quelli del grande traffico fra Torino e Savona. Voi vi valeste allora della discordia che era tra noi: giacchè alcuni volevano la Torino-Cartosio-Savona; altri la linea per Alba e Cortemilia ed altri ancora quella per Garesio-Orleglia. E tutto ci avete negato, anche gli studi, che erano domanda più che discreta. Oggi vi siete valse dello stesso sistema.

Era tra noi ancora la discordia: alcuni volevano il raccordo Ponti-Santo Stefano; altri il raccordo per Merana e Dego. Voi non fate nè l'uno, nè l'altro, e sopprimete senza altro l'articolo di legge che consacra il raccordo. Così non si risolvono le questioni!

Ma vi ha di peggio. Voi addivenite ora alla soluzione vostra senza un concetto meditato e ragionato: rinnegando e disdicendo oggi quello che avete voluto prima, con rincresciosa incoerenza.

E, come volete che possiamo aver fede nel buon fondamento delle proposte vostre? Assolutamente no, ripeto ancor qui, come ve l'ha detto or ora l'onorevole Ferraris.

Voi cambiate troppo radicalmente e in breve lasso di tempo le vostre proposte. L'anno passato, siete venuti a dirci che la migliore di tutte le soluzioni era quella del doppio binario sulla linea attuale, ed oggi rinnegate le vostre affermazioni e venite a dirci che la miglior soluzione è la Fossano-Mondovì-Ceva. L'anno passato in una vostra dichiarazione scritta alla Commissione parlamentare avete affermato, che occorrendo tempo sia per gli studi, sia per la costruzione del raddoppio o dell'allacciamento Fossano-Ceva si imponeva la necessità di alleggerire intanto e colla maggiore sollecitudine l'attuale linea Torino-Savona ed avete quindi proposto e caldeggiato il raccordo fra le due linee Bra-Nizza e San Giuseppe-Acqui a San Stefano Belbo per intensificare su queste due linee il servizio cui non basta la Bra-Ceva; ed oggi, dichiarate inutile questo raccordo e con procedimento sotto ogni rapporto troppo sommario lo condannate e lo annullate. E quando ci dite nella vostra relazione (e lo ripete il relatore della Giunta del bilancio) che studi avete iniziati e compiuti per venire a così nuove e contraddittorie proposte, l'onore-

vole Ferraris vi contraddice a volta sua affermando che questi studi non sono neanche incominciati, nonchè condotti a buon punto...

FERRARIS MAGGIORINO. Sul terreno!..

DI CAMBIANO... Ora, quando tutto questo accade, quando a sostegno delle vostre proposte non avete e non presentate studi veri e concreti, è legittimo da parte nostra il non avere in voi la fede che vorreste, ed è pur giusto, e tanto di più, che insistiamo su quello che non avete voluto fare fin qui, di concederci almeno cioè quegli studi per una vera direttissima, che vi abbiamo chiesto e che ancora vi chiediamo con l'ordine del giorno che abbiamo proposto.

Questo nostro pensiero collima con quello che ha espresso l'onorevole Astengo per la sua Savona. Egli ha ingrandito ancora il problema, dicendo che occorre non solo di studiare la soluzione tecnica, ma di studiare puranco gli scopi commerciali a cui deve provvedere questa linea.

E non guasterà di certo questo complemento di studi.

E gli uni e gli altri di questi studi che concordemente vi chiediamo, serviranno anche a voi, onorevole ministro, perchè mi sembra che il Governo non si sia reso tutto il conto della gravità del problema delle comunicazioni fra Torino e Savona, che hanno tanta importanza per la vita economica della nostra regione. Con tanta insistenza non respingereste le nostre ragioni, e con tanta precipitazione non avreste tradotta in una specie di questione contabile, in una pura questione di bilancio, una questione essenzialmente tecnica-ferroviaria, togliendo, come se nulla fosse e senza darsi altro pensiero, i nove milioni già consacrati al raccordo per affrettare la costruzione della Fossano-Ceva.

Ma anche con questo — poichè importa il chiederlo — quando avremo cotesta fortunata linea della Fossano-Mondovì-Ceva? Io non ho letto che sia stato designato un termine alla sua costruzione e sappiamo soltanto quello che si dice, che questo termine non può essere tanto breve e che sarà di 8 a 9 anni almeno. È così o no?

Ed intanto, se è così, come io credo e credono quelli che non ignorano le difficoltà di quella linea nel tratto Mondovì-Ceva, come provvedete, escluso il raccordo S. Stefano, al più intenso servizio ferrovia-

rio che andrà sempre crescendo a cui non basta già ora la linea Bra-Ceva? Io non so che cosa risponderà il ministro a legittimare e spiegare quella differenza di cifre, a cui ha accennato l'onorevole Ferraris; ma dovunque egli tragga le sue cifre, o le tragga dal movimento del porto di Savona che l'onorevole Astengo ci ha ricordato, o le tragga da quelle del movimento ferroviario, quali risultano dalle statistiche che hanno le ferrovie, non ne uscirà mai quel piccolo traffico di cui l'onorevole ministro ha fatto parola nella relazione ministeriale. Le cifre che abbiamo noi, lo elevano e lo assicurano ben maggiore. Ed allora, se la linea attuale non basta a smaltirlo, se non avremo la Fossano-Ceva che fra parecchi anni, come si provvederà? Si rinnoveranno gl'imbarazzi che abbiamo avuto e che abbiamo lamentato ancora recentemente, per cui le nostre industrie (vi abbia pure avuta la sua parte la mancanza dei carri) sono state alla vigilia di dover chiudere gli opifici, e le città nostre hanno corso il pericolo di rimanere al buio per mancanza di carbone.

Onorevole Bertolini, in questo lasso di tempo, in cui non avremo ancora questa provvidenziale Fossano-Mondovi-Ceva, e non avremo più il raccordo che ci negate, come si farà il servizio ferroviario?

O si continuerà col solo rimedio di quel maggior percorso di 48 chilometri che si deve fare per Alessandria?

Io non ripeterò cose dette e dette bene sotto il rapporto tecnico dagli onorevoli Daneo, Ferraris, Astengo e Rebaudengo e da quanti hanno parlato; affrettandomi alla fine aggiungerò quest'altro solo. Voi avete cercato nel silenzio di attutire la discussione (perchè questa è stata la ragione di quel segreto che avete mantenuto e che nessuno di noi sa spiegare altrimenti) oggi stesso, stamane, avete voluto fare questa discussione, interrompendo quella sul bilancio dei lavori pubblici, perchè non ci giungesse l'eco delle agitazioni che sicuramente sorgeranno a Torino ed a Savona e nelle altre regioni interessate...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Tutt'altro!

DI CAMBIANO. Sarà forse altra la sua intenzione, onorevole ministro: ella avrà voluto puranco mettersi in regola con la legge di contabilità e con la correttezza costituzionale, perchè non con il bilancio ma con una legge speciale questo disegno

e questa proposta vostra dovevano essere presentati alla Camera. Ma è un fatto che voi avete impedito che la pubblica opinione e i maggiori interessati si pronunciasero in merito. Ed è altrettanto vero che mentre da Torino giungono a noi telegraficamente e ci giungono da altre parti del nostro Piemonte, reclami contro il vostro disegno di legge, voi non avete dato a questi reclami, a queste opposizioni il tempo di formularsi legalmente e pubblicamente e forse oggi stesso saranno tardive le proteste.

Ebbene, io concludo. Non crediate risoluto il problema delle comunicazioni ferroviarie fra Torino e Savona, fra Torino e il mare, con questo vostro disegno di legge, checchè voi oggi diciate e sosteniate. Nè la linea Fossano-Mondovi-Ceva ha quei caratteri di percorso e di pendenze — specialmente per la strozzatura appenninica che nessuna trazione elettrica può medicare — che la possano anche lontanamente far valere per una direttissima. Nè potrà bastare fra breve, per l'incremento del porto di Savona e per il progresso delle industrie e dei commerci piemontesi, all'ufficio cui la chiamate.

La Fossano-Mondovi-Ceva sarà e rimarrà una linea ed una comunicazione di più, e sarà una linea che allietterà quella regione e quei nostri conterranei della provincia di Cuneo. E sta bene: non saremo noi a negarle il voto; ma non crediate, ripeto, di avere con ciò risolta la questione maggiore delle comunicazioni fra Torino e Savona, come asserite nella vostra relazione.

E non c'è che una via, che per voi è doverosa: accettate di studiare questo problema nel suo complesso commerciale e tecnico, come noi, non sperando di poter ottenere altro molto e forse troppo discretamente, vi indichiamo. Consentite quegli studi che vi chiediamo per ricercare e trovare quella vera via più diretta che vogliamo. Ricordate che Torino e Savona non rinunziano a quella direttissima, che per noi è parte essenzialissima della nostra vita economica e tanta parte del nostro programma ferroviario. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giaccone.

GIACCONI. Onorevoli colleghi. Dopo che parecchi autorevoli oratori hanno finora trovato a ridire tanto sulla legge in discussione, consenta la Camera che suoni brevemente a festa altra campana.

L'anno passato nella tornata del 13 giu-

gno 1908, mentre si discuteva il disegno di legge sulla concessione e costruzione di ferrovie che diventò poi la legge del 12 luglio 1908, io aveva l'onore di svolgere un ordine del giorno presentato alla Camera con altri colleghi nel quale « ritenuta l'urgenza di provvedere al miglioramento delle comunicazioni fra Torino e Savona, mentre si approvava il disegno di legge cogli emendamenti concordati, ossia l'alternativa del doppio binario da Bra a Ceva sulla linea Torino-Savona, o della costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, si esprimeva fiducia che il Governo volesse provvedere a completare gli studi tecnici opportuni per decidere prontamente la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva.

Svolgendo quest'ordine del giorno io già fin d'allora accennavo alle ragioni di ordine tecnico, ed a quelle di maggiore comodità di percorso e facilità di costruzione per le quali non poteva rimanere dubbio che trattandosi di portare un immediato miglioramento alle comunicazioni ferroviarie fra Torino e Savona, si dovesse scegliere, anziché il doppio binario sulla linea esistente, che sarebbe stato il raddoppio di un errore, la nuova costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva che, costituendo direi una rettificazione della linea verso occidente e portando la linea stessa sull'altipiano, ne avrebbe formato quasi un binario dislocato e permesso sopra un terreno piano, solido e sicuro una velocità assai maggiore dei treni da Torino verso il mare.

Io ho ora il piacere di constatare come il Governo abbia appunto accelerato questi studi, e debbo esprimere, non solo come modesto rappresentante in quest'aula, ma a nome delle popolazioni più direttamente interessate, tutta la gratitudine al Governo sia per la soluzione adottata, sia per lo studio ed il grande amore col quale si è prontamente adoperato a far completare gli studi tecnici e risolvere la proposta questione.

Ho accennato alle mie regioni, ma aggiungo subito, e ne sento il dovere, che non venni qui a portare la difesa — e me ne sarei astenuto — di interessi puramente regionali, data la natura ed il tema della presente discussione ferroviaria; ma gli interessi della mia regione collimano coll'interesse generale. Prova luminosa ne sia il fatto che non soltanto i colleghi della regione stessa, ma colleghi di regioni e parti diverse tutti sono venuti unanimi a tessere le lodi della Fos-

sano-Mondovì-Ceva, o comunque a dirla una buona linea; lo stesso onorevole Maggiorino Ferraris fin dall'anno passato, il collega Agnesi della Liguria, l'onorevole Daneo, l'onorevole Borsarelli della Giunta generale del bilancio ed altri che non nomino (solo l'onorevole Astengo teme per lo avvenire di associarsi ora a noi), tutti sono venuti a dire che questa è una linea desiderata, che essa merita le simpatie ed uno studio accurato.

Ed è infatti il migliore correttivo che alla linea attuale si possa portare. Ho detto appositamente correttivo poichè qui non credo dovere trovarmi in urto coi colleghi, nè escludere che in un avvenire lontano il miglioramento industriale e commerciale delle due città di Torino e di Savona possa coll'aumento del traffico rendere necessario l'allacciamento con una direttissima, come nella tornata di ieri fiducioso sperava uno dei colleghi autorevoli rappresentanti di Torino, l'onorevole Daneo.

Così si potrebbe in progresso di tempo anche studiare quello che oggi non sarebbe consentito, perchè è impellente il bisogno di comunicazioni più rapide e prontamente eseguibili fra le due città.

Io quindi prendo atto e ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici della risoluzione adottata.

Mi permetterò unicamente una raccomandazione, alla quale già accennavo nella discussione della legge dello scorso anno, che cioè nella costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva si studi se per il tratto Mondovì-Ceva non si possa evitare tutta o almeno una parte della galleria che sarebbe preventivata sotto Vicoforte in 4,800 metri portando invece per la vallata dell'Ermena la ferrovia ove è il Santuario di Vicoforte, monumento nazionale, e tutto ciò ritengo, senza eccedere il limite di pendenza dell'otto per mille che ho visto segnato come massimo della pendenza di questa linea nella relazione ministeriale e con un considerevole vantaggio per quelle regioni e minore spesa di costruzione.

Concludo con un augurio che cioè, se per la brevità del tempo la nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva non potrà essere fatta per l'epoca nella quale la città di Torino sarà nobilmente alleata all'alma Roma nella Mostra del lavoro, segni per lo meno contemporaneamente a quell'epoca l'inizio di una nuova era di maggiore e più potente irradiazione dell'attività industriale e com.

merciale della città di Torino verso l'alto Piemonte, dove sono le regioni che ho l'onore di rappresentare, e verso la vicina Liguria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciartoso.

CIARTOSO. Onorevoli colleghi, parlo così di rado alla Camera che non senza meraviglia forse mi vedete intervenire in questa discussione riservata ai competenti in materia ferroviaria.

Mi spinge il dovere del deputato che desidera non tutelare soltanto con gli interessi generali della Nazione quelli particolari del suo collegio, ma ambisce di riflettere eziandio per quanto possibile il sentimento dei suoi elettori.

In omaggio ed osservanza di tale dovere sono lieto di significare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la gratitudine delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, le quali oggi riconoscono nella proposta costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva un grande beneficio per i loro interessi agricoli, industriali e commerciali, la realizzazione d'un antico loro desiderio.

Dopo i poderosi discorsi testè uditi, dopo i vari oratori competentissimi che hanno esaurientemente trattata la questione della costruenda ferrovia sia sotto l'aspetto tecnico che finanziario, credo perfettamente superfluo addentrarmi nel discutere in merito e ripassare a rassegna i vantaggi che offre la proposta soluzione del problema del miglioramento delle comunicazioni fra Torino e Savona, vantaggi lumeggiati nella relazione dell'onorevole ministro, riconosciuti dalla Giunta generale del bilancio e non contraddetti da quegli stessi nostri colleghi, che, pure desiderando una più rapida e più diretta comunicazione di Torino al mare Ligure, hanno dichiarato di dare nondimeno favorevole il loro voto alla Fossano-Mondovì-Ceva.

Siccome però le più forti obiezioni sollevate contro il disegno di legge non riflettono la nuova linea a costruirsi, ma bensì il tratto di già esistente Ceva-Savona e specialmente quello Ceva-San Giuseppe, per il quale venne posta in dubbio la efficacia della trazione elettrica e la scarsa potenzialità della linea per le difficoltà altimetriche, mi permetto a questo riguardo di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro sopra la proposta contenuta in una recente pubblicazione di un modesto, ma appassionato e competentissimo cultore di que-

stioni ferroviarie, l'ingegnere Domenico Regis, professore al Politecnico di Torino, e che consiste nella costruzione di una linea succursale con due gallerie a miti pendenze fra Ceva e San Giuseppe, lavoro che non presenterebbe gravi difficoltà per la struttura geologica del terreno e neppure una grave spesa.

Con tale costruzione, a parere del proponente, si potrebbe dare all'intera linea Torino-Ceva-Savona una grande potenzialità, tale da ritardare per molto tempo il bisogno di una direttissima da Torino al mare: prego perciò l'onorevole ministro di tenere presente questo progetto nel caso la trazione elettrica fosse per fallire all'aspettativa.

Detto ciò, io mi associo al collega Giaccone, nel ringraziare il ministro e nel confidare che la Camera sarà per approvare la costruzione della ferrovia Ceva-Mondovì-Fossano: e poichè il rappresentante di Mondovì ha accennato all'entusiasmo suscitato nel suo collegio al semplice annunzio della presentazione di questo disegno di legge, io che rappresento un collegio finitimo aggiungo che questo sentimento di soddisfazione si è rapidamente irradiato nella mia regione ed in tutta la parte occidentale del Piemonte.

Non resta quindi che augurare che a tanta aspettativa corrisponda fra pochi anni il fatto compiuto.

Da buon piemontese, che guarda a Torino come alla sua antica Metropoli e ne auspica in cuore sempre più glorioso l'avvenire, mi associo eziandio ai colleghi che rappresentano direttamente gli interessi domandano solleciti studi per la *direttissima*, come pure desidero che il Governo trovi modo di non cancellare dal suo programma ferroviario il raccordo Ponti Santo Stefano Belbo, onde evitare che un provvedimento legislativo possa essere causa di gioia o di sconforto fra diverse regioni del patriottico Piemonte. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Dirò poche parole. Non mi sarei iscritto per parlare su questo disegno di legge, che è di piccola mole, ma di grande importanza e che io completamente approvo, se non si fossero qui esposte delle ragioni, che a me non sembrano perfettamente esatte. Si dice, ad esempio, che il porto di Savona è il porto naturale del Piemonte, perchè Savona è il punto della costa ligure

più vicina a Torino, misurando in linea retta.

Io mi permetto di osservare che il problema delle comunicazioni tra il Piemonte ed il mare non deve essere considerato in questo modo. Osservo che Torino non è il centro di figura del Piemonte; Torino è eccentrico rispetto al Piemonte: quindi non basta considerare il problema di Torino solamente ma quello di tutta la regione.

Ritengo che la regione del Piemonte si debba considerare come divisa in due parti: orientale ed occidentale, mediante una linea ideale da nord a sud, che da Torino vada ad Albenga.

Occorre quindi considerare il problema ferroviario piemontese in rapporto al mare sotto questi due aspetti.

La regione piemontese orientale secondo me, ha per suo porto principale, naturale quello di Genova ed ha a Savona il suo porto sussidiario.

Difatti noi sappiamo che una gran parte delle merci, che partono da Genova, l'80 per cento circa, passano attraverso i Giovi e di questo poco meno della metà va in Piemonte, ed il rimanente, ossia più della metà va in Lombardia.

Ora, siccome il porto di Genova ha un movimento di circa sei milioni di tonnellate, vuol dire che nel Piemonte ne viene spedita una quantità assai superiore al movimento del porto di Savona.

Questa mia tesi si può dimostrare anche con altri dati.

Prendo, ad esempio, la stazione di Torino, che di questa regione si trova all'estremo limite. Da una relazione della Sottocommissione ferroviaria municipale di Torino, redatta dall'ingegnere commendatore P. Lanino risulta che dal primo aprile 1902 al 31 marzo 1903 alla stazione di Torino-Portanuova sono arrivati 5,884 vagoni da Genova, e 4880 da Savona; alla stazione di Porta Susa sono arrivati 3381 vagoni da Genova, e 2097 da Savona; alla stazione invece di Dora sono arrivati 4279 vagoni da Genova e 9577 da Savona, ivi compresi i carboni dei gazometri. Totale 13,514 vagoni da Savona e 16,554 da Genova. Ora se Torino che si trova all'estremo limite della regione orientale, da me considerata, riceve quasi la metà delle sue merci da Genova, figuriamoci cosa deve succedere per tutte le città, che si trovano in questa regione, più a oriente di Torino e più vicine a Genova...

ASTENGO. Per la deficienza del porto di Savona e della ferrovia.

AGNESI. Attendi, lasciami dire! Bisogna notare un fatto ben significativo: i vagoni che arrivano da Savona sono quasi tutti di carbone mentre le merci ricche arrivano tutte dal porto di Genova.

Ora, se così succede per Torino, che si trova all'estrema parte orientale della regione considerata, altrettanto succederà e meglio, per tutte le altre città che sono più ad Oriente. Notisi ancora che il porto di Genova non può supplire a tutte le esigenze, quindi una parte delle merci debbono sbarcare a Savona. Ma quando quel porto sarà dotato di sufficienti impianti portuari e ferroviari, una parte delle merci che oggi si sbarcano a Savona, ritorneranno nel porto di Genova.

Credo così di aver dimostrato che il porto naturale della parte orientale del Piemonte sia quello di Genova, e che quello di Savona non è che il supplementare di quello di Genova. Per cui quando si saranno migliorate ed aumentate le linee ferroviarie che partono da Genova, sia elettrizzando le due linee dei Giovi, sia costruendo la direttissima Genova-Rigoroso, e si avrà applicata la trazione elettrica anche lungo la linea Savona-San Giuseppe e si sarà costruita la promessa succursale Savona-San Giuseppe si sarà soddisfatto ampiamente a tutti i bisogni commerciali presenti e futuri della regione piemontese orientale.

Un miglioramento potranno ancora fare le ferrovie di Stato elettrizzando la linea Genova-Ovada, di cui ha parlato l'onorevole Maggiorino Ferraris. Quella linea oggi non può fare più di cento vagoni di merci al giorno in causa del fumo che si ferma nelle sue gallerie, per cui non può farsi la doppia o la tripla trazione.

Colla trazione elettrica si ovvia a questo inconveniente e quella linea potrebbe allora fare 400 o 500 carri al giorno verso il Piemonte. Quindi tutto il problema ferroviario del Piemonte orientale credo che quanto prima potrà essere risolto bene, ed a lui non occorrono direttissime nuove, ricevendo già un forte utile dalla direttissima di Genova. Di questo mio parere furono il sindaco di Torino, senatore Frola, ed altre notabilità, quando presero parte a quel convegno tenuto a Genova, due anni fa, per chiedere al Governo la direttissima di Genova...

MONTU'. Ah! Hanno fatto una bella cosa!

AGNESI. ...e quando il sindaco di Torino ha firmato il memoriale della direttissima di Genova, dimostrando così che la direttissima di Genova serve gli interessi di gran parte dal Piemonte orientale.

Ora vengo alla parte occidentale del Piemonte, ossia a quella parte del Piemonte che sta tra quella linea ideale Torino-Albenga e la grande muraglia delle Alpi che divide l'Italia dalla Francia.

Io ritengo che i porti naturali per questa parte occidentale del Piemonte siano o debbano essere tre: quello di Savona, quello di Nizza e quello di Oneglia.

Il porto di Nizza coll'ultimazione della ferrovia Cuneo-Nizza potrà servire ai bisogni commerciali di una parte della provincia di Cuneo. Quella linea non darà tutti i risultati che molti da essa speravano; ma certamente attiverà i commerci fra quella provincia ed il Mezzogiorno della Francia.

Egualemente il porto di Savona, una volta che abbia migliorato il suo servizio ferroviario con la trazione elettrica lungo la Savona-Ceva, e con la costruzione della linea progettata Ceva-Mondovì-Fossano, darà un forte aiuto al movimento commerciale di quella regione. Ma se questa linea Ceva-Mondovì-Fossano sarà integrata con la naturale sua continuazione, ossia colla San Michele-Garessio-Oneglia, io credo che tutto il Piemonte occidentale sarà servito nel miglior modo.

Io credo che specialmente quest'ultima linea Garessio-Oneglia sia la vera strada del Piemonte occidentale.

Questa non è un'opinione nuova, o solamente mia. Ma altri assai migliori e di me più competenti l'hanno patrocinata. Basti ricordare Napoleone I, che volle fosse costruita la strada nazionale che da Oneglia va per Mondovì e Fossano a Torino.

Anche Cavour ha combattuto strenuamente la costruzione dell'attuale Savona-Ceva-Torino; egli preferiva la linea di Oneglia, e finchè fu vivo non permise che la ferrovia di Savona fosse costruita. Ed ora i fatti gli danno ragione. Anche la Commissione Adamoli ha raccomandato la Garessio-Oneglia prima di qualunque altra.

L'onorevole Astengo ha concluso il suo discorso di stamane domandando una Commissione che studi il problema. Ma, onorevole amico, la Commissione è già stata nominata: è la Commissione Adamoli, che era composta delle persone tecniche più competenti d'Italia. E quella Commissione ha

già dato il suo giudizio, ed ha detto chiaramente « dover segnalare all'attenzione del Governo, l'opportunità della costruzione della Garessio-Oneglia, perchè questa linea viene a colmare una lacuna nelle presenti comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale » e poi afferma che pel momento non vede la necessità di una direttissima Torino-Cartosio-Savona, la cui costruzione potrà presentarsi necessaria solo quando sia costruita la Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

Anche la Società degli architetti ed ingegneri di Torino ebbe a dichiarare alla unanimità che la migliore soluzione per congiungere il Piemonte col mare, con la Liguria occidentale e il mezzogiorno della Francia è la Garessio-Oneglia.

Recentemente, poco più di un anno fa, il Consiglio comunale di Torino, su proposta, anche, se non erro, dell'onorevole Nofri che vedo qui presente, ha votato 80 mila lire di sussidio per 70 anni a quella Società od ente che costruisce la Garessio-Oneglia e ha preso questa sua deliberazione all'unanimità; mentre la proposta del sussidio alla direttissima di Cartosio, non ebbe i voti sufficienti. Vi furono ancora deliberazioni di Consigli provinciali e comunali, Camere di commercio, ecc; ecco quindi come la linea Garessio-Oneglia non è appoggiata soltanto da me.

L'onorevole Ferraris Maggiorino ha detto che le merci che dal porto di Savona devono andare verso Torino, arrivate a San Giuseppe, secondo il progetto presentato dall'onorevole ministro, dovrebbero salire ancora per andare a Ceva, mentre egli vorrebbe che da San Giuseppe discendessero verso Ponti. Si avrebbe così minore spesa di trazione.

Egli però ha dimenticato di tener conto che sommando le lunghezze dei vari tronchi che bisogna percorrere da Savona per andare a Torino, passando per la progettata Ponti-Santo Stefano, e facendo il confronto con le distanze secondo il progetto dell'onorevole ministro, vi è una differenza di 22 chilometri in più.

FERRARIS MAGGIORINO. Vi sono 14 chilometri virtuali di meno.

ANCONA. Giustissimo, bisogna contarli!

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Tanto non va bene lo stesso.

AGNESI. In quanto ai chilometri virtuali è questione da vedersi. Però, siccome le locomotive hanno bisogno di carbone, di

macchinisti, di olio, di riparazioni ecc., e la linea ha bisogno di ricambio di rotaie ecc., così i 22 chilometri non possono trascurarsi. Ora tutti sanno che quando la merce parte, ad esempio, dal porto di Savona e deve andare a Torino il nolo viene pagato dai negozianti su 147 chilometri che è la lunghezza della linea più breve; invece la ferrovia farà percorrere alla merce 165 chilometri, ossia 22 chilometri di nolo *gratis*, senza contare gli abbuoni per ritardata consegna.

L'onorevole Ferraris Maggiorino ha detto poi che la merce arrivata a San Giuseppe non ha che da discendere per andare a Ponti. Ma egli dimentica di dire che quando è discesa a Ponti dovrà poi risalire perchè se prima si scende giù lungo la Bormida, si dovrà poi salire lungo il Tanaro per arrivare a Brà.

L'onorevole Ferraris Maggiorino infine ha detto che vi è un errore di 700 mila tonnellate nel calcolo fatto dall'onorevole ministro.

FERRARIS MAGGIORINO. Non si tratta di errori, ma di differenze.

AGNESI. Ora bisogna tener conto che nel porto di Savona arriva la merce che va non solo verso Torino, ma anche verso Oneglia e Ventimiglia, ossia lungo la riviera di ponente.

FERRARIS MAGGIORINO. Questa è affatto scartata.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, no, non si può scartare purtroppo.

AGNESI. Siccome il porto di Genova non supplisce alle domande, tutte le fabbriche industriali tra Savona e Genova si debbono servire per gran parte del carbone che ritirano dal porto di Savona.

Ed ancora, le Ferrovie di Stato sbarcano nel porto di Savona il carbone che va persino a Milano, perchè il porto di Genova è sempre congestionato. Naturalmente una volta che quel porto potrà supplire a tuttocìò che è di sua competenza, buona parte del carbone che ora si sbarca a Savona andrà alla sua sede naturale che è Genova.

FERRARIS MAGGIORINO. È l'opposto: ho qui la relazione del direttore.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Bisogna saperle leggere bene le cifre!

AGNESI. Riguardo alla trazione elettrica non vi sono risultati e dati ben positivi. L'onorevole Maggiorino Ferraris disse che costa di più la trazione elettrica che la

trazione a vapore: io non lo credo; costerà forse lo stesso e costerebbe certamente meno qualora fosse possibile ottenere il ricupero durante le discese. Quello che è certo, è che nella trazione elettrica si potranno portare a Ceva circa quattrocento vagoni, mentre oggi non se ne portano che centotrenta circa e che lungo la Ceva-Mondovì-Fossano si potrà avere un esercizio così economico da compensare le spese forti di trazione che si hanno lungo la Savona-S. Giuseppe-Ceva.

L'onorevole Astengo ha fatto in ultimo questa osservazione. Dal momento che si elettrizza la linea da Savona a Ceva perchè non si elettrizza anche quella da Ceva a Bra, invece di costruire la Ceva-Mondovì-Fossano?

Si avrebbe così una linea eguale, uniforme. Ma qui vi è un inconveniente grave. L'onorevole ministro ha proposto appunto la Ceva-Mondovì-Fossano, perchè la linea Ceva-Bastia-Bra si trova in cattive condizioni di stabilità. Questa linea corre tutta lungo il Tanaro...

ASTENGO. Allora sopprimiamola.

AGNESI. Questa linea va soggetta a scosscendimenti e quindi a riparazioni continue. Mentre che le merci camminano sui vagoni lungo questa linea, si può dire che la linea muove per conto suo. Invece la linea Ceva-Mondovì-Fossano attraversa terreni stabili e quello che è importante anche il suo percorso è quasi orizzontale, e quindi può dar luogo a delle velocità di treni di passeggeri fortissime di 60, 70, 80 chilometri l'ora. Ricordo che l'onorevole Maggiorino Ferraris ha detto che la linea che da Savona va verso Torino è una linea esclusivamente per merci. Non è vero, oggi quella linea serve solo per le merci, perchè da Savona si va a Torino in quattro ore o quattro ore e mezzo; ma quando sarà costruita la Ceva-Mondovì-Fossano, e sarà applicata la trazione elettrica nel tronco Savona-Ceva, i passeggeri arriveranno a Torino da Savona in meno di tre ore, ed essa verrà assai più frequentata.

Ed ho finito. E ritorno al punto da cui ho principiato, dichiarando che approvo questo disegno di legge. Esso è un ottimo provvedimento, tecnicamente giusto; e l'approvo tanto più perchè spero che sarà il principio dell'altra linea, che a me sta tanto a cuore, cioè la linea Garessio-Oneglia-Portomaurizio. Confido nell'opera illuminata dell'onorevole ministro e mi auguro che affine le aspirazioni cinquantenarie di quelle

popolazioni che io ho l'onore di rappresentare possano essere soddisfatte, e che quella linea venga costruita e direttamente dal Governo o per opera di un'impresa privata. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

CALLERI. Io sono favorevole al progetto ministeriale, che stiamo discutendo ed è naturale.

Ricordo che, discutendosi l'anno scorso il progetto ferroviario, sostenni precisamente che si doveva costruire la linea oggi proposta Fossano-Mondovì-Ceva.

Dimostravo allora le ragioni perchè questo fosse il mio profondo e sicuro convincimento. Ora io sono lieto che ad un anno appena di distanza dal giorno in cui mi esprimevo in questi termini, l'onorevole ministro abbia creduto di presentare il presente disegno di legge, illustrandolo con una relazione che vittoriosamente risponde a qualsiasi opposizione che s'intendesse di farvi; e sono lieto egualmente che la Commissione, per bocca del suo autorevole relatore abbia confermato l'opera del ministro.

Io non discuto, onorevoli colleghi, particolarmente e tecnicamente questo progetto, perchè tutto quello che si è potuto dire al riguardo l'hanno detto magistralmente l'onorevole ministro ed il relatore della Commissione, l'hanno detto i colleghi, fra cui l'onorevole Agnesi.

Farei dunque perdere tempo alla Camera se mi fermassi su dettagli già esposti e compresi.

D'altra parte ben si può dire che il progetto sia oramai entrato nella convinzione della Camera, perchè nessuno dei colleghi propriamente si è manifestato contrario.

Vero che taluno manifestò desiderio di altre linee. Ma è giusto dire che non è stato allo scopo di eliminare la presente. Se fosse lecito parlare qui di desideri, non esiteremmo a manifestare quello per la Garessio-mare perchè siamo convinti che questa linea tosto o tardi deve farsi, corrispondendo ad interessi di ordine generale non soltanto locale.

Ma questo non è forse il momento opportuno, e ritornando al disegno di legge che discutiamo, dirò che esso risponde alle speranze di una larga zona del basso Piemonte e che corregge errori altre volte commessi, per cui a pochi chilometri di distanza si è creduto di abbandonare il centro importantissimo di Mondovì e vallate che vi fanno

capo e che avrebbero prima ricevuto e ricevono oggi da questo disegno di legge vantaggi grandissimi e tali da soddisfare a tutte le esigenze economiche di quei luoghi importantissimi per popolazione e per prodotti.

Trattasi pertanto di un progetto di grande importanza, e si comprende come sia stato accolto dalle popolazioni interessate con grandissimo entusiasmo e con plauso al ministro che lo ha presentato.

Non entro in altri particolari e passo a fare una raccomandazione per quanto riflette il tracciato. Il tracciato per noi ha grandissima importanza poichè, dal toccare una piuttosto che un'altra località, ne viene la conseguenza di soddisfare o no alle esigenze ed agli interessi grandissimi di cui ho parlato.

Ora, come già accennai l'anno scorso, è necessario che questo tracciato, tra Mondovì e Ceva segua per la pianura e per la valle di San Michele, alla quale fanno capo diverse vallate dense di popolazione, ricche d'industrie e di prodotti da smerciare; le vallate del Cersaglio, di Pamparato, Roburent, Montardo, Valcagotto, Monasterale; la vallata del Mongiu con Viola Lisio, Scagnello, Mombasigli, Battifallo.

Spero che l'onorevole ministro vorrà tener conto di questa mia raccomandazione nel progetto che dovrà compilarci o anche modificarlo, se già fosse stato compilato. Solo in questo modo quella linea soddisferà a tutti gli interessi che, come ho detto, non sono locali, ma generali.

Non aggiungo altro e chiudo esprimendo la fiducia che l'onorevole ministro, accettando il plauso mio e delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, vorrà al più presto soddisfare alle speranze che in quelle contrade sono rinate e che si credevano totalmente tramontate. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri, il quale ha presentato quest'ordine del giorno:

«La Camera, nella considerazione che l'articolo aggiuntivo proposto al bilancio non risolve le migliori e più dirette comunicazioni fra Torino ed il porto di Savona, delibera di mantenere lo stanziamento di nove milioni per la costruzione del raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Brà-Nizza e San Giuseppe-Acqui da costruirsi entro l'esercizio 1911-1912; e invita il Governo ad iniziare gli studi per proporre, entro il 1910

al più tardi, una soluzione definitiva che dia a Torino e al Piemonte una comunicazione diretta col mare, tale da soddisfare ai bisogni del presente, e soprattutto, a quelli dell'avvenire ».

NOFRI. Affermai, quando il ministro presentò l'articolo aggiuntivo che discutiamo, che il Governo aveva dato sulla questione delle migliori comunicazioni tra il Piemonte ed il mare uno spettacolo poco serio, in quanto che aveva cambiato direttive, seppure ne aveva avute mai, e soprattutto aveva cambiato di studi, di progetti e di soluzioni per due anni di seguito.

Devo però anche aggiungere subito, non a giustificazione del Governo in questo caso ma per la realtà delle cose, che cambiamenti di direttive, di studi, di scopi se ne sono avuti assai di più nel Piemonte di quello che ce ne siano stati nel Governo medesimo.

Questa è la verità ed è anche la ragione precipua per cui oggi ci troviamo ancora quasi al punto di partenza, quando in Piemonte si discuteva, si votava e si mandavano ordini del giorno al Governo per la soluzione delle comunicazioni ferroviarie piemontese col mare.

Ma se ciò è vero è anche vero che ormai dovrebbe essere giunto il giorno in cui non solo una soluzione definitiva si dovesse avere, ma sopra tutto non si rivoluzionasse tutto quanto si è studiato, si è votato, si è stanziato fino ad oggi.

Bisogna notare una cosa, e bisogna che la notino sopra tutto coloro i quali si accontentano come di una cosa diversa ma provvisoriamente risolutiva dell'attuale proposta linea Fossano-Mondovì-Ceva; l'onorevole ministro ha dichiarato l'altro giorno ed ha stampato nella relazione questo che segue:

« Tranne che nel tratto S. Giuseppe-Ceva si avranno (ripeto) pendenze non superiori all'8 per mille anzichè (come sarebbe con tutte e tre quelle linee) non superiori al 16; — la percorrenza con treni diretti richiederà 2 ore 50' anzichè 3.10'; — il costo, pur aggiungendo ai 29 milioni della linea a doppio binario Fossano-Ceva, i 6 milioni per i raddoppi sulla S. Giuseppe-Ceva ed i 30 della seconda linea S. Giuseppe-Savona, il costo, ripeto, della soluzione più razionale, ammonta a 65 milioni in luogo di 120 della linea per Alba, di 126 della Bra-Dogliani-Cairo, di 140 della linea di Cartosio ».

Dunque devo ritenere che il Governo con questa proposta intenda di risolvere senz'altro e definitivamente per un tempo molto lungo la questione della diretta comunicazione tra Torino, il Piemonte ed il mare. Quindi non è vero che la proposta linea Fossano-Mondovì-Ceva sia solamente un soddisfacimento di bisogni locali legittimi contro il quale non dobbiamo nè possiamo insorgere. È vero altresì che, pur provvedendo a quel soddisfacimento, quella proposta tende evidentemente a risolvere il problema delle comunicazioni dirette fra Torino e Savona. Questo è, se si vuole, come è stato consacrato nelle dichiarazioni che sono stampate, lo stato di fatto che noi andiamo a creare, ed è contro questo che io insorgo. Ed insorgo per due ragioni: la prima, quella che con la proposta dell'onorevole ministro non si provvede di più e di meglio ai bisogni, diremo così, immediati di quello che non si provveda con la proposta che oggi è stata cancellata o meglio che si vuole cancellare. In secondo luogo (e questa è grave) con quella proposta si chiude per assai tempo la speranza all'avvenire. Parlo di avvenire, si capisce, prossimo; evidentemente in un avvenire lontano ben altre soluzioni potranno occorrere; ma noi parliamo di un avvenire che non vada tanto in là ed in cui possiamo almeno esser ancora vivi noi.

Ed ora, onorevole ministro, vediamo in qual modo ella ha creduto di risolvere la questione e di soddisfare al bisogno immediato. Si è detto che il raddoppio già promesso della linea Carmagnola-Bra-Ceva, specialmente la parte Bra-Ceva, presentava delle difficoltà e, quello che più importa, viene a costare presso a poco lo stesso dell'altra linea a raddoppio Fossano-Mondovì-Ceva che ci si propone. Si è pure detto che aveva poi l'inconveniente, oltre le difficoltà tecniche, di provvedere semplicemente ad una potenzialità maggiore della linea attuale Bra-Savona; mentre invece la odierna proposta provvede a quella soluzione di potenzialità della Bra-Savona e dall'altra parte soddisfa ai bisogni di altri paesi.

Aggiungasi che con quella nuova linea e con il raddoppiamento della Fossano-Carmagnola, si potrà avere una specie di diretta per servire anche alle linee in costruzione per Nizza e Ventimiglia, sulle quali mi permetto di osservare che per Nizza si comincia in Francia a parlare di un tramvai e non più di una linea ferroviaria.

Dico questo, tanto perchè l'onorevole ministro lo sappia, e quindi provveda in tempo.

Ripeto che si comincia a parlare di un tramvai ed allora si renderebbe inutile la spesa che da noi si è fatta e che si va facendo per congiungerci con la Francia.

Quanto alla linea per Ventimiglia, pur troppo per quanto ferrovia rimarrà sempre un tramvai.

Ritornando ora allo scopo di questa nuova linea, vediamo in qual modo il ministro ci ha detto di provvedere, per adesso almeno, salvo a parlare per l'avvenire.

Per provvedere ai bisogni immediati, l'onorevole ministro ha creduto di sostituire un'altra soluzione, ritenendola migliore della prima. Egli però ha dimenticato una circostanza capitale; circostanza che non viene diminuita nella sua importanza dalla proposta nuova.

La circostanza è questa: le grandi difficoltà che presenta il cosiddetto strozzamento perpetuo, finchè esisterà, del tratto di linea Savona-Torino, che è quello di S. Giuseppe-Ceva, una specie di muraglia, contro la quale si spezzerà anche la trazione elettrica. Ora la proposta già approvata dalla Camera evitava quell'ostacolo, in quanto che proprio a S. Giuseppe si staccava per la San Giuseppe-Acqui la linea di scaricamento, diremo così, delle maggiori merci che non possono andare per la linea di Bra, ed invece di fare il giro (perchè non è la stessa cosa, nè presso a poco la stessa) per Alessandria ed andare nientemeno che a scaricare sulla linea così pesantemente carica di Asti, veniva, con il raccordo a S. Stefano, a scaricarsi invece su quella di Bra-Trofarello ed a mettere questa in condizione splendida di maggiore utilizzazione, in quanto già vi si era deliberato il doppio binario.

Come vedete, voi avevate la soluzione principale: quella di evitare il punto più difficile: San Giuseppe-Ceva, e venivate ad utilizzare, passando per Santo Stefano-Alba-Bra, quel doppio binario che era stato proposto da Bra a Trofarello.

In tal modo, con questo soddisfacimento, diremo così, immediato, si veniva realmente in tre anni, a portare una gran parte della linea di Savona alla più alta potenzialità, utilizzando il doppio binario proposto; d'altra parte, si veniva ad utilizzare maggiormente la linea per Acqui, e, nello stesso tempo, si scaricava la linea di Bra dell'eccessivo traffico che potesse avere.

E tutto questo si otteneva con una meschina spesa (meschina, in confronto di quella che dovremmo fare) di 9 milioni. Ed in tal modo poi non si comprometteva niente di tutte le altre soluzioni; nemmeno quella della costruzione Fossano-Mondovì, la quale era affatto estranea, e la quale convengo anch'io che possa essere utile in due modi: col raddoppio della Carmagnola-Fossano per le nuove linee Cuneo-Nizza e Ventimiglia, e per quella linea che si farà, un giorno, da Gressio ad Oneglia.

Ora, non comprendo come si sia voluto da una parte spendere di più e dall'altra sbarazzare (e questo credo sia stato lo scopo principale del Governo) la situazione, con un taglio netto, non parlandosi più di comunicazioni più dirette e più rapide.

Poichè non si parlerà più di direttissime; le avremo scartate per sempre, e non solamente con una affermazione di quelle che si sono fatte altre volte, rispondendo ad interpellanze in proposito, ma con la positiva proposta che la Fossano-Mondovì-Ceva con il raddoppio Carmagnola-Fossano rappresenterà, in un tempo vicino, la direttissima Savona-Torino.

Basta enunciare questa proposizione che qui è ben chiaramente delineata, per capire subito che quel disgraziatissimo tratto di linea (non si può darle altro nome) che fa capo a San Giuseppe e va a Ceva, non sarà mai, assolutamente mai per prestarsi nè ad una direttissima, nè ad una diretta, nè ad una migliore comunicazione fra Torino ed il mare.

Non arriviamo, dunque, a comprendere come il Governo abbia voluto cambiare direttiva, cambiare addirittura di proposta, distruggendo una proposta precedente, per soddisfare (è bene dirlo) un bisogno locale che poteva essere soddisfatto medesimamente, senza sacrificare bisogni regionali, bisogni di parecchie provincie, che si connettono coi bisogni nazionali.

Del resto, se, in tal modo, si crede di aver risolto la maggior parte delle divergenze, delle competizioni e delle discordie (diciamolo pure) che hanno afflitto, in materia ferroviaria, il Piemonte (e sembrerebbe, a prima vista, che ciò si fosse ottenuto, in quanto nessuno viene, in fin dei conti, a votare contro la Fossano-Ceva), si vedrà invece presto raggiungersi lo scopo contrario: vale a dire, si riacutizzeranno tutte queste discordie e tutti questi dispareri e si riacutizzerà la stessa questione generale, che si ri-

metterà a nuovo, della migliore comunicazione diretta fra Torino e Savona: perchè, se qui tutti quanti voteranno per la Fossano-Mondovi-Ceva, vale a dire per il vostro progetto, non metterete fine alle brame che oggi s'agitano: in quanto che tutte affluiranno di nuovo intorno a voi, per chiedervi la soluzione, una buona volta, da tanto tempo invocata, delle migliori comunicazioni tra Torino e Savona, che è affatto indipendente dalla vostra Fossano-Mondovi-Ceva.

E allora parliamoci chiaro: l'onorevole ministro ammetterà che la constatazione, che io ho letto con la sua dichiarazione, non serve a ben altro che a stabilire un semplice confronto, con le soluzioni con le quali si volevano migliorare le comunicazioni fra Torino e Savona, con le progettate linee per Cartosio e per Alba sulle quali un giudizio definitivo non venne mai dato perchè progetti precisi, proprio tali da poterli giudicare, non se ne sono mai presentati, e anche perchè sono persuaso anch'io che presentavano, specialmente dal punto di vista delle pendenze e delle gallerie e dello attraversamento di altre linee, delle difficoltà gravi, ma soprattutto una spesa veramente ingente, che impressionava, di fronte a dei bisogni che sono ancora un po' lontani dall'entità della spesa.

Ora se l'onorevole ministro dichiara che questa è una sola constatazione di fatto e di confronto, che non compromette affatto l'avvenire, e quindi viene alla conclusione che può solo migliorare, molto relativamente, le condizioni della Bra-Savona; e nello stesso tempo soddisfare altri interessi, altri bisogni; ed allora deve convenire con me che non si può e non si deve abbandonare il raccordo già proposto, che realmente migliorava, in un senso economico, ed in un senso anche più largo di quello che sia per essere per quelle provincie che stanno intorno a Bra, le condizioni e le comunicazioni tra Savona e il Piemonte, dove, nel tempo stesso, riconoscevasi che non si può e non si deve abbandonare lo studio, anzi si deve iniziarlo una buona volta per rendere quelle comunicazioni realmente più sollecite e dirette.

Quindi ho presentato l'ordine del giorno, che ho testè letto. Non disposto ad ostacolare questa nuova ferrovia, e tanto meno disposto in pari tempo a distruggere quello che era già stato accordato e sanzionato pel congiungimento della Bra-Nizza e Acqui-San Giuseppe con la spesa in 9 milioni di

lire affine di sfollare la linea di Bra, noto ancora una volta che la risoluzione proposta senza il mantenimento del raccordo a Santo Stefano-Belbo colla Acqui-San Giuseppe, mantiene il grave ostacolo della Ceva-San Giuseppe, che l'onorevole ministro non viene molto a modificare con la sua trazione elettrica, sulla quale ci sarebbe molto da dire, e sulla quale si potrebbero portare i pareri più diversi parlandosi della Busso-leno-Salbertrand, pareri che ci farebbero intravedere qualche delusione, a cominciare da quello del direttore generale. Affermo poi che appunto perciò si deve iniziare e proprio da oggi la vera e grande soluzione del problema con la direttissima. Diversamente voi avrete ottenuto la concordia momentanea dei voti su una linea estranea agli scopi che ci siamo prefissi, e che è la Fossano-Mondovi-Ceva, ma avrete acutizzata in pari tempo la discordia ed il malcontento sulle vere, migliori e più dirette e rapide comunicazioni fra Torino ed il porto di Savona. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non farò un'altra volta quella difesa del disegno di legge che ho avuto l'onore di fare l'altro giorno, e che sta consegnata nella relazione che precede l'articolo aggiuntivo. Ma risponderò ai singoli oratori, e così combatterò le obiezioni che furono stamane sollevate.

Anzitutto mi permetta l'onorevole Maggiorino Ferraris di liquidare alcuni che vorrei chiamare piccoli fatti personali fra noi...

FERRARIS MAGGIORINO. No, no!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. ...i quali però non alterano certo l'amicizia e la stima che noi reciprocamente ci professiamo.

FERRARIS MAGGIORINO. Perfettamente!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Anzitutto, onorevole Maggiorino Ferraris, mi permetta di chiarirle l'interruzione fatta quando ella parlava della elettrizzazione della Genova-Ovada. Il nostro caro collega Brizzolesi col discorso dell'anno scorso si proponeva di far usufruire della linea Ovada-Alessandria...

BRIZZOLESI. Per sfollare il porto di Genova.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Precisamente. Ma per la utilizzazione della Ovada-Alessandria, era necessario (e

lo stesso onorevole Brizzolesi lo ammetteva) di elettrizzare non soltanto, come l'onorevole Brizzolesi riteneva, il tratto da Genova a Campo Ligure, ma, come io gli dimostrai, da Genova ad Ovada.

Da ciò ella può dedurre, onorevole Ferraris, che ho studiato molto accuratamente i problemi ferroviari della sua regione.

In secondo luogo l'onorevole Maggiorino Ferraris ha impressionato la Camera asserendo che nel mio computo alcune centinaia di migliaia di tonnellate di traffico sarebbero state dimenticate. Onorevole collega, ella che ha tanta stima per me, come io ne ho per lei, si rassicuri perchè tale errore non può essermi imputato.

FERRARIS MAGGIORINO. Ne abbiamo il diritto.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho scritto molto chiaramente nella relazione (e lo avevo detto prima alla Camera) che a 270 mila tonnellate ammonta il movimento delle merci a piccola velocità dirette da Savona a Torino.

Ora su questa cifra non può cadere alcun dubbio. Del resto, l'onorevole Agnesi ha letto la statistica dei carri arrivati da Savona nella stazione di Torino, e quelle cifre combinano precisamente con le 270 mila tonnellate, di cui ho parlato.

L'onorevole Maggiorino Ferraris (come l'onorevole Agnesi gli ha osservato) ha preso in considerazione il tonnello di tutte le merci sbarcate nel porto di Savona, le quali sono dirette a molte altre destinazioni. (*Interruzione del deputato Ferraris Maggiorino*).

Ma quando si calcola il movimento delle merci oltre Ceva, si fa conto naturalmente di una parte soltanto del movimento cui dà vita il porto di Savona. All'incirca ben tre quarti di tale movimento ha destinazione diversa da Torino e non potrebbe se non in minima quantità approfittare del raccordo Santo Stefano-Ponti.

Io dovevo preoccuparmi del modo di far fronte al movimento delle merci da Savona oltre Ceva, anche nei riguardi dell'aumento sperabile di tale traffico. E per l'appunto calcolando che dalle 270 mila tonnellate odierne si possa arrivare a 500 mila tonnellate (ossia circa 100 vagoni al giorno di 15 tonnellate l'uno) ritengo di aver fatta una previsione assai larga.

Passando alla questione della elettrizzazione, rispondo in argomento anche all'onorevole Daneo.

Io naturalmente non per scienza mia congenita, nè per studi così lunghi e profondi come quelli fatti dall'onorevole Ferraris Maggiorino, ma per aver attinto tutte quelle informazioni che mi mettessero in grado di parlare qui con sufficiente scienza e coscienza, sono pur io dell'opinione che non è il caso di farsi straordinarie illusioni circa la trazione elettrica.

Però quando io parlai dell'elettrizzazione del valico del Cenisio con l'onorevole Daneo, affermava che al traffico attuale ed a quello che si verificherà prossimamente, si potrebbe sopperire con le locomotive a 5 assi accoppiate. Il che era cosa ben diversa dall'asserire che senza elettrizzazione si potesse far fronte a tutto l'aumento di traffico che in un periodo molto lungo si potrà verificare e che auguro si verifichi sul Cenisio. Appunto per questo si è deciso l'impianto della trazione elettrica.

Quanto al tratto Savona-Ceva, la trazione elettrica darà il vantaggio di una maggiore velocità dei treni passeggeri, perchè, anzichè far loro superare le forti pendenze di quella linea con una velocità di 30 o 35 chilometri, quale si otterrebbe col vapore, si potrà conseguire una velocità di 45 chilometri ed inoltre; con l'aumento della velocità dei treni merci, si renderà possibile una maggiore quantità di convogli.

Ecco come si avrà un tale aumento di potenzialità, anche nel tratto San Giuseppe-Ceva, da permettere di farvi transitare 500 carri al giorno, ossia (ed anche ciò mi dimostra scevro dall'errore che l'onorevole Maggiorino Ferraris mi ha addebitato) due volte e mezzo l'attuale movimento di quella linea.

Ella, onorevole Maggiorino Ferraris, può consultare quante statistiche vuole, ma una cosa non arriverà ad alterare, ed è il numero dei carri in transito giornaliero fra San Giuseppe e Ceva, che è inferiore a 200; pertanto, quando si metta quella linea in grado da dar passo a 500 carri al giorno, si otterrà una soluzione assai soddisfacente.

Ed ora vengo al nodo della questione.

Stamane la base della discussione è stata tanto spostata, che il Governo non avrebbe potuto soddisfare i desiderî dei vari colleghi, che hanno parlato, se non proponendo di costruire tre direttissime e qualche linea di interesse locale (*Denegazioni*).

Una qualche parte di questo programma potrà avere attuazione in futuro; ma nelle attuali condizioni del traffico ferroviario e

della pubblica finanza ingenti spese che si volessero fare per migliorare le comunicazioni del Piemonte con la Liguria in eccedenza a quanto è stato deliberato con la legge del 1908, non solo sarebbero ingiustificate, ma utopistiche, perchè nè l'attuale Governo, nè un Governo che gli succedesse riuscirebbe a farle votare. Noi dobbiamo rimanere entro i limiti di spesa fissati dalla legge del 1908, perchè è inutile ridiscutere tutte le cose *ab ovo*.

Ora la legge del 1908 ha stabilito l'alternativa tra il raddoppio di binario sulla Bra-Ceva e la costruzione della Fossano-Ceva oltre il raccordo tanto caro all'onorevole Ferraris Maggiorino. Al qual proposito osservo che questi non deve rimproverarmi di aver studiato le varie soluzioni che erano state proposte, fra le quali quella patrocinata con corretta temperanza, ma assai efficacemente, dall'onorevole Calissano. Infatti, io aveva pur preso impegno in Senato di studiare quale dovesse essere il tracciato di quel raccordo e quell'impegno ho creduto di dover seriamente mantenere. D'altra parte prima di esporre alla Camera la decisione del Governo rispetto all'alternativa di cui ho parlato, ho fatto eseguire accurati studi, ma ho dovuto molto dissimularli, perchè i tecnici che ne erano incaricati erano oggetto di insistenti richieste di colleghi premurosi di conoscere quale sarebbe stata la soluzione adottata dal Governo; ed io non volevo che essi si compromettessero verso i loro elettori dando loro motivo a confidare in una soluzione a cui il Governo non avesse potuto venire.

Or dunque il Governo dopo maturi studi si è convinto che il tracciato Santo Stefano-Ponti sarebbe il migliore (e lo dico con dolore per l'onorevole Calissano) dato che un raccordo si dovesse fare; invero il raccordo sia partendo da Deigo, sia partendo da Merana importa una spesa che non è in alcuna relazione con quella voluta dalla legge. Ma sotto il punto di vista dell'esercizio la spesa pur limitata del raccordo Ponti-Santo Stefano non è giustificata, perchè il risparmio di esercizio in base a conti che non ammettono smentite, sarebbe di circa 50 mila lire all'anno in confronto del transito sulla linea di Alessandria. E, dato l'ampliamento già compiuto nella stazione di Alessandria, si può perfettamente (come ho già dimostrato l'altro giorno) far fronte su questa linea non solo al movimento attuale, ma anche ad un movimento superiore: ossia

quella linea, oltre i 170 carri che in media vi transitarono nel 1906, può dar passo ad altri 200 carri. Ora una maggiore spesa di esercizio di 50 mila lire all'anno non compensa in alcun modo una spesa capitale di 9 milioni.

A parlar francamente, io sono rimasto molto dispiacente del tono violento, che l'onorevole Ferrero di Cambiano ha impresso al suo discorso, tanto più perchè le sue dichiarazioni di sfiducia assoluta verso il Governo non si limitarono al campo politico, (del che non potrei lamentarmi), ma si estesero a tutti i propositi ed a tutte le affermazioni, fatte dal Governo su questa questione. E me ne dolgo, perchè quelle dichiarazioni non furono confortate dalle conclusioni di seri studi che l'onorevole Di Cambiano abbia fatti in argomento.

DI CAMBIANO. Dipende da cambiamenti vostri!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora mi piace informare l'onorevole collega che la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva potrà richiedere un tempo non superiore a cinque anni, se costruita con un solo binario, ma con la sede e la grande galleria predisposte pel secondo binario, ed a sei anni se si dovesse costruire subito la linea a doppio binario. Questi termini si potrebbero forse ridurre, ma è meglio non far i conti su termini abbreviati.

Credo di aver soddisfatto l'obbligo mio di rispondere agli onorevoli colleghi che mi hanno rivolte speciali obiezioni. Mi resta però da dire una parola all'onorevole Rebaudengo. Quando l'anno scorso egli ha patrocinato la costruzione del doppio binario fra Trofarello e Bra, io ne riconobbi la necessità fra Trofarello e Carmagnola per la confluenza del traffico da Cuneo e da Savona; ma dissi che al raddoppio fra Carmagnola e Bra si sarebbe provveduto quando i bisogni del traffico lo richiedessero. Ora ripeto questa dichiarazione, la quale non esclude quell'opera, ma la subordina alle condizioni future del traffico.

Nel por fine alle mie parole, ringrazio vivamente tutti i colleghi che furono larghi di espressioni cortesi a mio riguardo, e particolarmente quelli che, come gli onorevoli Calleri, Giaccoue, Ciartoso ed Agnesi, vennero sì valorosamente a sostegno della tesi del Governo.

Agli onorevoli Danco e Nofri voglio ancora una volta chiarire il pensiero del Governo. Io non ho mai preteso, proponendo

i presenti provvedimenti, di proporre una soluzione, che ne escluda altre in futuro. L'ho affermato, ricorrendo perfino a Giove, ma non mi è bastato nemmeno il concorso dell'Olimpo per liberarmi dai fulmini dell'onorevole Maggiorino Ferraris. (*Si ride*).

Io dunque non pretendo affatto di stabilire che il Piemonte e la Liguria non avranno mai altra soluzione, che quella che gli studi hanno dimostrato ragionevole e sufficiente almeno per un certo numero di anni; ma dissi già nella discussione della legge del 1908, ed oggi ripeto che, siccome le comunicazioni fra Torino e Savona hanno importanza di interesse più che regionale, nazionale, è dovere del Governo di essere vigile osservatore dell'aumento di traffico che si verifichi fra il Piemonte e la Liguria, e quando tale aumento si dimostrasse in fatto superiore alle odierne previsioni, sarà dovere del Governo di provvedere ad altre soluzioni. (*Benissimo!*).

Del resto, poichè è bene non soltanto che il Governo abbia studiato, ma anche che si diffonda la persuasione che gli studi suoi furono ben condotti, e che i risultati meritano di essere da tutti accettati, così io che pur rifuggo dal firmare cambiali di nessun genere, che non ne ho voluto firmare l'anno scorso, di fronte a 72 ordini del giorno, e che tanto meno ne firmerei ora dando affidamento per direttissime che non ritengo affatto necessarie nelle attuali condizioni, mi propongo di far noti ed anzi di completare gli studi del Governo in argomento. E sarò lieto di farlo anche per fare cosa gradita a lei, onorevole Daneo, che ha parlato con tanta temperanza. Si avrà inoltre il vantaggio che quel giorno, in cui si manifestassero sintomi di così forte aumento del traffico fra il Piemonte e la Liguria, da dimostrare necessaria un'altra soluzione, non si avrà più da vagare nell'incerto e si avrà una base concreta per le determinazioni da prendere.

Pertanto, in modo preciso, prendo impegno che appena compilato il progetto esecutivo per la Fossano-Mondovì-Ceva (e leggo un ordine da me già dato) « l'amministrazione delle ferrovie eseguisca tutte quelle ricognizioni sul terreno che siano necessarie per accertare, completare o modificare gli studi esistenti, per le tre soluzioni proposte di nuove linee fra Torino e Savona, ossia per S. Stefano e Cartosio, per Alba e Dego, per Bra, Dogliani e Cairo, e presenti nel più breve tempo possibile uno

studio comparativo sul costo di costruzione ed esercizio di dette linee, nonchè sui benefici che dalle medesime possano derivare in ordine alla potenzialità di transito del traffico merci ed alla rapidità di percorso di quello viaggiatori ».

Così, mentre il Governo propone ora il modo più semplice, più economico, più rapido, per migliorare le comunicazioni fra Torino e Savona, esso farà eseguire gli studi in base ai quali, di fronte ed un maggiore imprevisto aumento del traffico, possa essere in futuro adottata quella soluzione che sia più rispondente ad interessi che sono sempre stati e sono a me carissimi (*Approvazioni*) e che nel corso degli studi fatti ho la coscienza di aver tutelato e di tutelare nel miglior modo possibile. (*Bene!*)

Detto questo, prego la Camera di approvare il disegno di legge. (*Approvazioni — Commenti*).

Voci. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura della discussione generale, la metto a partito.

(*Dopo prova e controprova la proposta di chiusura della discussione è approvata*).

L'onorevole ministro dei lavori pubblici vuole esporre il suo avviso sugli ordini del giorno?

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Dirò il mio pensiero su gli ordini del giorno.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Daneo e di altri colleghi che fanno invito al Governo di fare studi, ritengo di aver fatte tali dichiarazioni da indurre l'onorevole Daneo ad accettare la mia preghiera di prenderne atto e di ritirare il suo ordine del giorno.

All'onorevole Curreno, che ha presentato un ordine del giorno allo stesso scopo, rivolgo uguale preghiera.

Quanto all'ordine del giorno degli onorevoli Nofri e Casalini, certo non credo con le mie dichiarazioni, non di averne fatto dei ministeriali, (*Si ride*) ma di averli persuasi di non insistervi, e di ciò rivolgo loro viva preghiera.

PRESIDENTE. Vi è l'ordine del giorno Falletti.

FALLETTI. Desidererei di svolgerlo domani.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Falletti di accontentarsi del trionfo sostanziale della sua tesi. Credo che un discorso che egli volesse aggiungere

farebbe ritardare la votazione della legge, cosa che a lui stesso dorrebbe. (*Interruzioni del deputato Falletti*).

Riguardo all'onorevole Astengo il quale in sostanza desidera, come ha patrocinato l'anno scorso, la costruzione di una direttissima, osservo che ho negato questa necessità, ma non un programma di studi.

Mi pare quindi che l'onorevole Astengo può prendere atto delle dichiarazioni fatte e non insistere nell'ordine del giorno.

Del resto nessuna Commissione potrebbe venire ad una conclusione pratica, se non preesistano quegli studi tecnici, che ho promesso di fare eseguire.

ASTENGO. Prendo atto di queste dichiarazioni e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Daneo, insiste nel suo ordine del giorno?

DANEO. Mi duole di non poter essere immediatamente cortese verso la preghiera dell'onorevole ministro di ritirare l'ordine del giorno presentato; ma tanto a me che agli altri firmatari dell'ordine del giorno sembra che le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, che saranno iniziati gli studi della direttissima, gli consentono anche di accettare l'ordine del giorno.

Però, se le dichiarazioni dell'onorevole ministro possono lasciare qualche dubbio che si possano rimandare questi studi a data troppo lontana o limitarne la efficienza ai soli progetti ora messi innanzi, allora debbo pregare il ministro di lasciare che la Camera voti il mio ordine del giorno.

Per queste ragioni sono dunque obbligato a mantenerlo e spero che il ministro non vorrà opporsi a che sia votato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Daneo, io sono arrivato fin dove è possibile arrivare e mi dispiace che ella, non rendendosi conto di questo, voglia forzarmi alla accettazione di un ordine del giorno che, accettato dopo le dichiarazioni che ho fatte, potrebbe essere interpretato anche in modo diverso da quello che lo stesso onorevole Daneo crede vada oggi interpretato.

Ho letto perfino l'ordine di servizio che ho già impartito; e mi sembra che non potevo fare di più e dare miglior prova della mia buona fede.

Dichiaro, quindi, a nome del Governo, di non potere assolutamente accettare questo ordine del giorno.

DANEO. Onorevole ministro, io non metto in dubbio le sue buone intenzioni;

ma nessuno è eterno, nonostante i nostri auguri, ministerialmente parlando.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche gli ordini del giorno non sono eterni.

DANEO. Mi pare quindi che una constatazione fatta dalla Camera dia una maggiore solennità alle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore. Ne ha facoltà.

POZZI, *relatore*. Il pensiero della Giunta del bilancio non si discosta da quello dei proponenti l'ordine del giorno: la Giunta non può non pronunziarsi in senso favorevole agli studi per la direttissima, tanto vagheggiata e propugnata da tutti gli oratori che oggi hanno parlato.

Tuttavia, di fronte alle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che in sostanza danno un affidamento sufficiente che questi studi saranno cominciati non appena il progetto esecutivo della Fossano-Ceva-Mondovì sarà compiuto, la Commissione crede di potersi associare nella preghiera rivolta dal ministro all'onorevole Daneo, alla preghiera cioè di ritirare il suo ordine del giorno, ritenendolo accettato, dopo le dichiarazioni del ministro delle quali si prende atto, come autorevole raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Daneo, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

DANEO. Mi dispiace, ma debbo mantenerlo.

PRESIDENTE. Allora verremo ai voti. Pongo a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Daneo, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo e del quale fu data lettura nella prima tornata di ieri.

(*Dopo prova e controprova non è approvato*).

Onorevole Nofri, mantiene o ritira il suo?

NOFRI. Il mio ordine del giorno è composto di due parti: la seconda parte è simile a quella dell'ordine del giorno dell'onorevole Daneo, e di questa non si parla più. Ma la parte che concerne lo stanziamento di 9 milioni per il raccordo Santo Stefano Belbo, è una modificazione dell'articolo aggiuntivo e quindi intendo mantenerla.

PRESIDENTE. Allora potrà proporre un emendamento all'articolo. Per ora l'ordine del giorno può ritirarlo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma si tratta di un articolo unico. (*Commenti*).

NOFRI. Lo ritiro, e presenterò un emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Curreno, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo non tarderà a far eseguire gli studi per una direttissima Torino-Savona e lo invita ad estenderli all'esame comparativo dei progetti di direttissima già presentati ».

Lo mantiene o lo ritira ?

CURRENO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e delle sue buone intenzioni riguardo alla direttissima da me proposta Torino-Savona per Dogliani-Cairo e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falletti che ha presentato il seguente ordine del giorno :

« La Camera, convinta della necessità di facilitare le comunicazioni ferroviarie del Piemonte con la Liguria occidentale, mentre approva la costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva, che soddisfa così vitali interessi nazionali e regionali, esprime il voto che, a complemento di detta linea, non tardi ad effettuarsi la costruzione della linea Garessio-Oneglia ».

FALLETTI. Mi duole che sia stata troppo affrettatamente interrotta la discussione, tanto più che, sopra tutto, mi stava a cuore di porgere sincere felicitazioni al Governo per la progettata costruzione della linea ferroviaria Fossano-Mondovì-Ceva, che soddisfa a così vitali interessi della mia regione.

L'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare, esprime, però, anche un altro concetto, consono a dichiarazioni già da me fatte nello scorso anno quando si discuteva la legge per le costruzioni ferroviario del 1908, e nel senso che, della linea Fossano-Mondovì-Ceva debba essere necessario complemento la Garessio-Oneglia, mercè la quale si faciliterebbero le comunicazioni del Piemonte con la Liguria occidentale.

Ora io domando, soltanto, al ministro se, per lo meno, sia negli intendimenti del Governo, che venga mantenuta viva tale questione, che ha cotanta importanza per il Piemonte.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Non faccio che riportarmi alle precise

dichiarazioni che feci l'anno scorso, in occasione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Falletti, non insiste ?

FALLETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Essendo stati ritirati gli ordini del giorno, do lettura dell'articolo aggiuntivo.

« Ai fini del 4° comma dell'articolo 1° della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà provveduto alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva, con le somme stanziare alla lettera f) del suddetto articolo e con la ulteriore spesa di lire 20 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi successivi al 1911-12 ».

A quest'articolo l'onorevole Calissano propone di sostituire quest'altro:

« Ai fini del 4° comma dell'articolo 1° della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà provveduto alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva con la spesa di 29 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari a cominciare dal 1909-10 ».

L'onorevole Calissano ha facoltà di parlare.

CALISSANO. Avevo pregato che non si chiudesse la discussione generale; ed allora avrei fatto brevi dichiarazioni. Ma poichè fu chiusa, ed io intendo di parlare, come è mio diritto, stante l'ora tarda prego che si rimetta il seguito ad altra seduta.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Allora, stante l'ora tarda, il seguito della discussione è rimesso a domani.

La seduta pomeridiana comincerà alle 14.30.

La seduta termina alle 12.35.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

