

CCXVI.

1ª TORNATA DI SABATO 2 LUGLIO 1910

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE

INDICE.

Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata	Pag. 9519
CUTRUFELLI	9538
FERRARIS MAGGIORINO	9540
LA VIA	9535
LUCIFERO	9539
MANGO, <i>relatore per la minoranza della Commissione</i>	9544
MILANA	9537
NOFRI	9519
PIETRAVALLE	9543
SACCHI, <i>ministro</i>	9525
SANTOLIVADO	9534
Rinvio di un discorso	9548

La seduta comincia alle 9.5.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria alla industria privata.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata.

Proseguendo nella discussione generale ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

NOFRI. Dopo circa un decennio di lungaggini e di incertezze abbiamo finalmente davanti a noi un progetto organico per la costruzione e l'esercizio delle reti complementari della Basilicata e della Calabria.

Di queste lungaggini però e di queste incertezze che nel frattempo vi sono state

e che hanno fino ad oggi, diremo così, impedito la costruzione e l'esercizio di queste linee, risentiamo ancora le conseguenze in questo disegno di legge, per quanto rappresenti, come dissi, un tutto organico. Infatti il Governo in origine certo non pensava a creare una nuova rete ferroviaria a se e come oggi a crearla in fatto indipendente non solo per la costruzione e l'esercizio ma anche per la sua struttura economica, appena innestata dalle reti principali e secondarie esercite dallo Stato.

E appunto perchè a questo non pensava, il Governo aveva via via con le leggi successive a quella del 1902 aumentato gli stanziamenti per accelerare le costruzioni, stabilendo il piano del sussidio chilometrico; e nello stesso tempo, per due volte di seguito, con le leggi del luglio 1905, e del giugno 1906, aveva stabilito che, se entro il dicembre 1910 non si fossero ancora trovati concessionari, lo Stato avrebbe direttamente costruito quelle ferrovie.

Oggi però, anzichè, come appariva da queste leggi citate, costruire direttamente come avrebbe dovuto, dato che non aveva trovato concessionari, salvo a vedere a chi dovesse essere affidato l'esercizio, si decide ad un tratto ad aumentare in una somma abbastanza rilevante il sussidio chilometrico e, per di più, stabilisce che costruzione ed esercizio debbano essere affidati allo stesso ente, che sarà poi una società ferroviaria ormai già fin troppo conosciuta.

Ora sorge subito la domanda: perchè lo Stato non continua, come aveva già iniziato per qualche linea, nella costruzione diretta? Ho visto che la relazione accenna ad una difficoltà, che esprime però in modo molto vago, cioè che la costruzione diretta avrebbe portato ad un tempo molto lungo.

a seconda, però, aggiungo io, delle somme stanziare.

La relazione non dice, ma si comprende, che dovrebbe dire che, per trovare le somme necessarie, si sarebbe dovuto ricorrere a prestiti.

E ciò è vero; ma che cosa si fa oggise non un prestito per una somma probabilmente molto maggiore di quella che si sarebbe richiesta in origine? Infatti, la legge del 1902 stabiliva 7,500 lire di sussidio per la costruzione, il che si traduceva in una spesa annuale di 7,775,000 lire, e, in settant'anni, circa mezzo miliardo. Oggi, col sussidio portato al massimo di lire 14,300 a chilometro, spendiamo quasi il doppio. Infatti sono 14 milioni e mezzo circa all'anno e, per settant'anni, quasi un miliardo. Si crea pertanto un grosso debito, i cui interessi importano complessivamente circa 14 milioni e mezzo l'anno.

In conclusione noi, cedendo la costruzione all'industria privata, veniamo a far quello che avremmo fatto se avessimo costruito direttamente e cioè un debito larvato con aggravio di interessi effettivi e tangibili e con questo dubbio: si spenderà di più o di meno affidando in tal modo la costruzione ad imprese private?

Credo che nessuno potrebbe dare allo stato delle cose una risposta esatta a questa domanda ed è qui dove facilmente si generano degli sperperi, perchè, non potendo dare una risposta esatta, e non so se il Governo abbia fatto studi in proposito, non possiamo sapere se l'aumento del sussidio, che da 7500 lire è quasi raddoppiato, risponda veramente alla necessità della costruzione. (*Interruzioni*).

Verremo poi anche a questo. Del resto anche a costruzione interamente finita per tutta la rete, si pagherà sempre per sovvenzione di costruzione e di esercizio ben lire 12,000 a chilometro; vale a dire un aumento assai ingente in confronto a quanto si sarebbe pagato se avessimo trovato il concessionario appena quattro anni fa.

Noi quindi stabiliamo così un sussidio, quasi doppio, senza avere nessun elemento che ci conforti della misura equa di questo sussidio.

E questo è un gravissimo difetto della legge che genera poi, quando si viene a scegliere il concessionario, sospetti di eventuali preferenze, tanto più nel caso presente in cui non si fanno aste, e genera in ultimo vere e grandi delusioni quando si accoppia la costruzione all'esercizio.

E qui è d'uopo ricordare bene che con questa legge non si tratta più di dare la costruzione e l'esercizio di un tronco o di una linea all'industria privata, ma si forma invece *ex novo* una vera e propria rete speciale con caratteri particolari nel cuore della Calabria e della Basilicata per affidarla ad una compagnia privata.

Se si aggiunge poi che questa compagnia privata notoriamente ormai (è inutile far misteri) è la Mediterranea, si richiama subito alla mente quanto è avvenuto durante l'esercizio della Mediterranea di una delle nostre principali reti, e cioè che tra le società diverse che esercitarono appunto le attuali ferrovie dello Stato, quella che eserci peggio di tutte fu appunto la società Mediterranea. Ed a questa società che eserci peggio per i maggiori difetti amministrativi e tecnici che si ripercuotono ancora oggi in eredità nelle ferrovie dello Stato, a questa società noi affideremo la nuova rete che viene a crearsi!

Ed io allora domando se non è vero che si viene a costituire una specie di piccolo Stato ferroviario nel grande Stato delle nostre ferrovie, e che si viene a creare un fatto nuovo che è diverso e superiore a tutti gli altri fatti che si sono, durante tutti questi anni di costruzioni ferroviarie, creati nell'affidare costruzione ed esercizio di linee a società private!

Come allora presentare il progetto come un semplice proseguimento degli altri progetti e presentare questa concessione nuova come la ripetizione di quanto si è fatto fin qui?

Io credo che la cosa non sia così modesta come si vuole fare apparire ed abbia grande importanza, anzitutto per il complesso della spesa, la quale, sia di quattordici, sia di dieci o undici a seconda del sussidio, è sempre gravissima, ed in secondo luogo perchè, affidando l'esercizio a questa impresa (e questa è la cosa più importante, perchè si ripercuote per settant'anni) si viene a creare un nuovo genere di rapporti, un nuovo regime di tariffe, un nuovo personale, un nuovo materiale, tutto un complesso di novità, che non è regolato, altro che nelle linee principali, nella legge che abbiamo dinanzi.

Infatti quali obblighi e quali garanzie si chiedono al concessionario relativamente alla condizione del materiale rotabile, al suo rinnovamento ed alla sua manutenzione? Noi sappiamo che una delle questioni più gravi che resero infelice sempre, e rovinoso

in ultimo, l'esercizio delle grandi Compagnie per le nostre reti principali e secondarie, è stata appunto la questione del materiale, sia per la fornitura sua, sia soprattutto per la sua manutenzione.

Specialmente nella manutenzione si è verificata da parte delle Compagnie ferroviarie la più indegna speculazione, che ci portò poi, quando si passò all'esercizio di Stato, ad essere quasi privi del materiale utilizzabile e trascinò quindi lo Stato a provvedersene in modo precipitoso e quindi con sperpero, naturale in parte e in parte voluta, che conosciamo e che più conosceremo in seguito.

Orbene qui noi non sappiamo niente per quanto riguarda il materiale e non sappiamo niente per quanto riguarda la sua manutenzione.

E tanto più è grave questo, in quanto sappiamo che la quasi totalità del materiale, di cui dovrà essere fornita questa nuova compagnia ferroviaria, sarà diverso da quello che abbiamo attualmente nelle nostre linee, perchè dovrà servire ad una rete quasi totalmente a sezione ridotta.

Quale sarà poi il regime delle tariffe in rapporto a quelle vigenti per le reti dello Stato? Ci richiameremo forse all'articolo 14 della legge del 1908, dove è detto che le tariffe non potranno mai essere superiori a quelle delle reti dello Stato?

Io non credo, perchè sarebbe una cosa troppo indeterminata il richiamarci a questo articolo.

Ma poi queste ferrovie dovranno avere, e qui non c'è dubbio, un servizio economico; quindi il regime delle tariffe dovrà essere completamente diverso da quello che abbiamo nelle grandi reti. E se deve essere diverso, noi ci troveremo dinanzi ad un complicato e serio servizio cumulativo.

Di questo pure non si parla affatto come se non esistesse.

Ora chi ha conosciuto a suo tempo che cosa sia il servizio cumulativo sulle varie reti dello Stato sa quale complicazione porta con se quel servizio eminentemente burocratico, specie per i suoi controlli e che trascina seco incomodi gravissimi, sia al commercio, sia ai viaggiatori.

Di questo servizio cumulativo, come del regime delle tariffe, non sappiamo niente affatto, ma è abbandonato a quello che crederà di fare questo od un altro Governo, quando si verrà a contrattare col concessionario questo regime e questo servizio.

Quale sarà poi il trattamento da farsi

al personale dipendente dalla Società esercente questa nuova rete di fronte a quello dello Stato?

Noi, è vero, abbiamo un progetto di legge che riguarda il trattamento del personale delle Società ferroviarie, tramviarie ecc.; ma è ancora un progetto e qui non è il caso di parlarne e nemmeno di accennarvi lontanamente.

Intanto ci troviamo in un campo completamente sconosciuto...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. V'è una legge per il trattamento del personale.

NOFRI. C'è solo un disegno di legge.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. No, c'è una legge.

NOFRI. Parla della legge vecchia?

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Sì.

NOFRI. È una cosa da niente!

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Ha funzionato bene.

NOFRI. Per carità! Tanto è vero che è una cosa da niente, che un disegno nuovo è stato presentato alla Camera. Ad ogni modo, si tratta di un nuovo e complesso personale vero e proprio, di un personale vario e con rapporti nuovi in un servizio in gran parte speciale, ma in diretto contatto ed in parte integratore di quello delle ferrovie dello Stato. Di conseguenza quindi confronti, urti, richieste, agitazioni, ecc.

E come sarà il servizio economico da applicarsi?

Perchè quando si dice « servizio economico », si dicono due parole che non rappresentano con precisione in che cosa codesto servizio consista. Ho visto, per esempio, su qualche linea delle nostre reti esercitarsi un servizio economico, che non era affatto economico negli effetti.

D'economico non aveva che l'abolizione di una classe ed una riduzione di tariffe; ma tutto ciò che costituiva l'esercizio vero e proprio rimaneva presso a poco uguale; di modo che si aveva una diminuzione di introiti ed un aumento di spese.

Ora, se questo si vuole intendere anche oggi per servizio economico, prepariamoci al fallimento suo, se non della società che assumerà queste ferrovie e che troverà il mezzo di scaricarlo a tempo sullo Stato!

Il servizio economico non deve solamente intendersi nel senso d'avere tariffe inferiori ed una classe di meno; ma nel senso anche di una vera e propria economia nel vero e proprio esercizio. Per esempio, un vero servizio economico dovrebbe avere il servizio dei biglietti sui treni, pochissime

stazioni ma semplici fermate con personale cumulante vari e semplici incarichi e via dicendo.

Ora, circa questo servizio, non sappiamo niente; e tanto meno sappiamo quello che si obbligherà di fare la Compagnia che lo assumerà.

A proposito poi di ciò che ho accennato in principio, cioè dell'errore che ha commesso lo Stato non costruendo direttamente queste linee, e di quello specialmente che sta commettendo, affidandone ad altri lo esercizio, mi richiamo a quello che ha fatto la Francia.

In Francia, prima che ci fosse quella piccola rete di Stato, che fu fatta parecchi anni fa dall'industria privata e che adesso quello Stato esercisce, s'avevano linee costituenti appunto oggi detta rete, che erano simili, pel loro scarsissimo reddito, a quelle che oggi veniamo a crear noi.

Quelle linee erano esercite da una o due Compagnie private; dopo pochi anni che erano in esercizio, si trovavano in tali condizioni disastrose di reddito, che le Compagnie stesse minacciarono di dichiarare fallimento.

Allora lo Stato ne assunse senz'altro l'esercizio, vi introdusse un servizio economico, veramente modello (sul quale, anzi, un nostro funzionario ha fatto un ottimo studio), e con questo servizio economico, la Francia ebbe una piccola rete di Stato che, in pochi anni, diventò redditizia.

Il che dimostra che i francesi, i quali, in fatto di burocrazia e d'altre cose, sono proprio fratelli degli italiani, hanno saputo fare quello che una Compagnia privata pare da noi che sola possa fare.

Ora avevamo trovato un'occasione ottima, secondo me, per imitare quello che si è fatto là; invece abbiamo voluto levarci quel fastidio, e forse sotto l'impressione di quanto si è visto succedere nelle ferrovie dello Stato, ci siamo detti: torniamo allo esercizio privato e diamo questa nuova rete ad una Società privata; e l'andiamo proprio a cercare in quella Compagnia della Mediterranea, che ha dato un esempio così splendido di esercizio privato nelle nostre ferrovie!

E questo dopo che tante incognite ci si presentano nelle costruzioni; e tanto incertezza nell'esercizio!

Ma almeno sapessimo come si è fatta la scelta e se proprio non ve ne erano altre di Società!

Ed a tale proposito dichiaro subito che non ho nessuna simpatia per le aste. Già

l'anno scorso, parlando delle nostre ferrovie di Stato e dell'Amministrazione ferroviaria, spezzai una lancia contro questa grande illusione che esiste ancora in mezzo a noi dell'efficacia delle aste. E non solo spezzai una lancia, ma forte della mia esperienza personale e di quella che ho acquistato per tre anni d'inchiesta sulla marina da guerra, sulle sue costruzioni e sui suoi arsenali, dichiaro apertamente che le aste sono la legalizzazione di tutte le truffe e di tutte le frodi, nelle quali lo Stato è troppo spesso impigliato.

Ma qui si tratta non di una fornitura, per quanto ingente, ma di una vera e propria concessione di costruzione e, soprattutto, ripeto, di esercizio; per il quale è necessario avere la migliore garanzia di capacità e di serietà della Società assuntrice.

Ora, pertanto, non volendo addivenire ad una vera e propria asta pubblica e procedendo per trattativa privata, mi pare che si sarebbe dovuto non solo tener conto delle offerte che sono venute al Governo, ma anche nella relazione queste offerte bisognava discuterle e dimostrarne la consistenza e, aggiungerò di più, vedere se quella che pare sia la preferita, fino ad oggi, della Mediterranea, rispondeva veramente ai concetti che hanno animato il Governo nel concedere queste ferrovie.

E una offerta, è noto, è di una banca estera, di una banca francese, e noi, si comprende, non vogliamo che una nostra ferrovia, per quanto si tratti di una rete complementare, sia data agli stranieri, siano pure questi francesi. Il capitale è internazionale, va bene, ma intanto quando il nome che dà l'influenza non è italiano, questo genera subito una naturale diffidenza.

Però l'offerta francese ha questo di buono che determina un parallelo con l'offerta italiana, e questo ci dà il criterio per giudicare l'offerta che potrà essere la preferita ma non solo per ragioni patriottiche. Ora di tutto ciò il Governo non parla affatto. E si badi che abbiamo una differenza di circa duemila lire a chilometro, poi, una promessa formale di escludere le cremagliere, una terza promessa formale di costruire la linea in un tempo più breve, ed altre ancora; e di queste nessuno parla, a queste nessuno accenna, mentre abbiamo dinanzi un memoriale che le illustra.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Qui non si deve giudicare tra quelle offerte; vi provvederanno i corpi consultivi, dopo approvata la legge.

NOFRI. Ed ecco il motivo del mio articolo aggiuntivo; appunto perchè non ho alcuna fiducia nelle aste anche quando si tratti di questi casi di concessioni importantissime, ritengo che sia dovere del Governo di tener conto di tutte le offerte che sono venute, di confrontarle tra loro, e giudicare poi quale sia la migliore. Invece che cosa fa il Governo? Quando si tratta di dover decidere quale sia la migliore delle offerte e di fare la concessione con tutte le complesse disposizioni, specie di esercizio, che dovranno costituire l'avvenire economico e finanziario della rete, ricorre forse alla Camera? No, chiede senza altro la facoltà di fare egli direttamente la concessione.

Qui appunto il mio dissenso con l'onorevole ministro è profondo, perchè qui non si tratta delle persone di coloro che stanno al Governo nè di quelle di coloro che agli attuali ministri potranno succedere.

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, ella ha pienissima libertà di parola; ma la prego di tener conto che vi sono altri quindici oratori iscritti. Mi raccomando quindi alla sua discrezione.

NOFRI. Ho quasi finito. Il Governo chiede tale facoltà, anzi chiede alla Camera, con una richiesta implicita, una fiducia sconfinata; ed io sostengo che la Camera in fatto di affari fiducie sconfinata non ne deve concedere a nessuno e tantomeno agli uomini di Governo che possono cambiare e spesso anche errare.

Ritengo quindi che la Camera non possa e non debba dare al ministro la facoltà assoluta di fare concessioni di costruzione e di esercizio (e specie di quest'ultimo) di una intera rete ferroviaria che avrà più di mille duecento chilometri di sviluppo, con una spesa annuale dai 12 ai 14 milioni; ed è perciò che ho proposto un articolo aggiuntivo, nel quale è detto che il Governo dovrà presentare al Parlamento, per l'approvazione, la convenzione relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della rete ferroviaria complementare di Basilicata, perchè allora soltanto potremo sapere tutte quelle cose che ho dichiarato d'ignorare, e che di fatti ignoriamo, riguardo al fabbisogno del sussidio chilometrico, riguardo agli altri sussidi per l'esercizio e soprattutto riguardo al modo ed ai mezzi ed alle garanzie per fare quello esercizio.

Oggi non possiamo accordarvi tutta la nostra fiducia senza che nessuna ragione seria e fondata venga a suffragare il nostro voto;

e badate, onorevole ministri, che il chiedere quello che io chiedo non intralaccia nè ritarda per nulla la costruzione di queste linee, perchè prima che si possano avere gli elementi precisi per stabilire la concessione chilometrica, prima ancora che questa concessione sia passata attraverso a tutti gli organismi burocratici, andremo a novembre o a dicembre, e quindi avremo tutto il tempo in cui il Governo sarà in grado di presentare al Parlamento la convenzione con una società o coll'altra per la costruzione e l'esercizio di questa nuova rete. Io credo che il Governo questo vorrà comprendere, e quindi che porterà davanti a noi a suo tempo la convenzione.

Ed ora ancora due parole per quanto riguarda la disposizione dirò così esulante dal merito intrinseco della legge riferentesi alle ferrovie Calabria e Basilicata; due parole sopra una proposta, che io firmai insieme con altri colleghi, che veramente sembrerebbe estranea al soggetto principale della legge, ma che, richiamandosi alla legge precedente del 12 luglio 1908, trova la sua giustificazione.

Nella legge infatti del 12 luglio 1908 è noto che tra gli altri stanziamenti vi era quello di 9 milioni per un raccordo per Santo Stefano-Belbo fra le linee S. Giuseppe-Alessandria e Bra-Nizza, raccordo, reso necessario dal fatto che l'esercizio oramai sempre più difficoltoso, della linea Savona-Torino costituente quasi una vera barriera nel tratto San Giuseppe-Ceva, ha reso quasi impossibile di continuare un servizio regolare e rapido sulla Savona-Torino, costringendo allo istradamento in qualche periodo dell'anno di una parte delle merci sulla San Giuseppe-Alessandria con un lungo giro, e maggiori spese e perdite di tempo.

Con questa congiunzione si mirava, e certo si otteneva, che quella parte del traffico che non poteva avere sfogo sulla Savona-Torino, dovesse girare sulla linea Alessandria-S. Giuseppe, e per Ponti-Santo Stefano nella Nizza-Bra, percorrere la stessa distanza virtuale evitando la muraglia Ceva-S. Giuseppe la stessa distanza e quindi, sgombrare la linea; e si poneva ciò anche in rapporto con l'altro progetto del raddoppio della linea Bra-Trofarello, che doveva di più facilitare sia dalla parte di Bra-Nizza che da quelle di Ceva il traffico sempre crescente su quel tratto per Torino.

Ebbene l'anno scorso tutti ricordano che improvvisamente e segretamente, per ragioni, che si ignorano ancora, venne senz'al-

tro depennato dalla legge del 1908 quello stanziamento, abolita la costruzione della Ponti-Santo Stefano, e con quello stesso stanziamento creata una nuova linea, da costruirsi, la Fossano-Mondovì, la quale doveva servire a sostituire il doppio binario sulla Bra-Trofarello-Ceva e quindi rendere superfluo il congiungimento di Belbo-Santo Stefano.

Fu dimostrato allora che quella linea nuova, che si proponeva e che si vuole oggi costruire, la Fossano-Mondovì, aveva una importanza locale legittima, sulla quale non discutemmo.

Si aggiunse anche che quella importanza locale poteva diventare regionale, ed anche nazionale il giorno, in cui la linea si fosse completata con la Garesio-Oneglia. Questo è vero, ma si disse e si provò anche che quella linea non arrecava alcun vantaggio sensibile dal punto di vista del traffico alla attuale linea infelicissima Savona-Torino.

Malgrado questo la Camera votò la Fossano-Mondovì; ma oggi siamo a questo, che la possibilità di avere una linea, che sia meno difficoltosa, meno ingombra di quello che è oggi, si è allontanata sempre più, perchè gare locali e sorprese geologiche sono sorte, a quello che si dice, sulla costruzione di questa linea Fossano-Mondovì, difficoltà gravissime che ne ostacoleranno o ne allontaneranno la costruzione. D'altra parte la ormai storica (per le promesse e gli svariati progetti) direttissima Torino-Savona è ancora allo stadio di studio, se pure gli studi si stanno ancora facendo.

Conclusione: dopo tanti anni di lotte oggi la congiunzione diretta col mare di Torino e del Piemonte si è allontanata, non solo, ma si è tolto anche quell'unico mezzo che si aveva di facilitare lo sviluppo del traffico da Savona verso il Piemonte con il congiungimento delle linee S. Giuseppe-Acqui e Bra-Nizza a mezzo della Ponti-Santo Stefano.

Perchè si ha un bel ripetere, come ripeterà il ministro, che con la trazione elettrica noi avremo tolto di mezzo quell'ostacolo gravissimo che presenta la infelicissima linea specialmente da San Giuseppe a Ceva.

La trazione elettrica non toglierà che ben poco delle difficoltà medesime e ancor poco aumenterà di potenzialità la linea fino a che avremo dinanzi a noi quella che ho chiamato la vera barriera insormontabile della Ceva-San Giuseppe.

Ed a questo proposito mi dovrei limitare, oggi, circa le illusioni eccessive che si

hanno su tutti i mezzi nuovi, e quindi anche sulla trazione elettrica, mi dovrei limitare a dire che, a parte il costo maggiore di questo mezzo, il direttore generale delle ferrovie, rispondendo un giorno alle insistenze della città di Torino sull'impianto della trazione elettrica da Bussoleno a Modane, scriveva presso a poco così: Ma in fine de' conti, il fumo e la comodità a parte, con le mie macchine potenti a cinque assi accoppiati, io faccio forse meglio, certo lo stesso di quello che si può fare con la trazione elettrica.

Il che, che cosa ci dice? Ci dice semplicemente questo: che la trazione elettrica non può che aggiungere ben poco, a quello che oggi abbiamo per lo sviluppo del traffico, e non potrà mai distruggere in ogni modo le pendenze straordinarie.

Quindi le difficoltà permangono e permarranno ancora per un pezzo, ed intanto gli studi della direttissima Savona-Torino sono ancora studi e la Fossano-Mondovì minaccia di diventare, a poco per volta, un ricordo della sorpresa dell'anno scorso.

Ora, pertanto, una buona volta si stabilisca nella legge questo riconoscimento, si ristabiliscano quei nove milioni che si erano votati per quella linea.

Se farete questa cosa modestissima, della quale oggi si potrebbe contentare il Piemonte, in vista che altro non può ottenere immediatamente, se farete questa congiunzione, permetterete davvero di sgombrare un po' quella infelicissima linea e renderete, come dicevo, più facile il traffico attuale e sodisfarete quello maggiore che verrà in avvenire.

Sentirò in proposito la risposta dell'onorevole ministro e mi regolerò in conseguenza; ma credo che sarebbe un grave torto ed un grave errore che si compirebbe se si volesse senz'altro respingere in proposito l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Maggiorino Ferraris e da altri colleghi, me compreso.

E ora finisco con una preghiera ed un augurio all'onorevole ministro. La preghiera è che una buona volta un vero e proprio programma di costruzioni ferroviarie venga proposto al Parlamento, ma un programma che sia veramente e soprattutto organico nella sua nazionalità pur sodisfacendo ed integrando i bisogni locali.

Questo andare innanzi a furia di espedienti, questo rispondere di tanto in tanto a seconda delle esigenze parlamentari e delle richieste delle varie località, questa

manca assoluta di coordinamento in queste costruzioni, ci porta a questa conseguenza: ad una spesa enorme senza avere i corrispondenti vantaggi. Ma ci porta ad un'altra conseguenza ancora, alla deplorazione universale, ed anche molto incosciente. Permettetemelo, del così detto baratro ferroviario, il quale non è altro che una frase, una frase come tante altre, che pronunzia il nostro bravo presidente del Consiglio, ma che non risponde veramente alla realtà; e quando e se risponde non abbiamo altro a dire che la colpa è nostra, o meglio dei Governi che si sono succeduti fin qui.

Questo programma, onorevole ministro, io mi auguro, venga una buona volta, perchè allora vedrà che tutti gli appetiti locali, non dico si spegneranno; ma dovranno assoggettarsi alle esigenze grandi nazionali. E allora vedrà che quando veramente si sia presentato questo organismo che deve completare le nostre reti attuali, e quando questo organismo superiore s'imporrà alla Camera, la maggioranza farà tacere tutti coloro che non pensano ad altro che al proprio campanile.

Questo è l'augurio che io faccio: questo è quello che si aspetta da voi e dal vostro Governo. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fera.

FERA. Rinunzio a parlare sulla discussione generale, e mi riservo di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per i lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Io ringrazio anzitutto la Commissione e particolarmente il suo presidente onorevole Lacava e il suo relatore onorevole Chimirri, per l'efficace collaborazione data perchè questo disegno di legge procedesse rapido innanzi alla Camera e giungesse anche migliorato. Ringrazio l'onorevole Camera, l'onorevole De Felice, l'onorevole Turco e gli altri colleghi che ebbero parole di elogio per questo disegno di legge necessario, e richiesto da un diritto veramente acquisito dalle popolazioni di quelle nobili regioni alle quali il Governo aveva promesso da tanto tempo la via di comunicazione di cui oggidì non si può fare a meno: la ferrovia. Io ringrazio anche l'onorevole Ciccotti per le critiche fatte, che mi daranno modo di esprimere il pensiero del Governo intorno a questo disegno di legge, e di dimostrare che non si tratta di un cattivo affare nè di un debito larvato; ma si tratta

di una concessione fondata sulle norme ordinarie della legislazione italiana. L'onorevole Nofri che ha parlato da ultimo, è sostanzialmente contrario alle concessioni all'industria privata. Ora, nella saltuaria formazione delle linee ferroviarie in Italia, si è mantenuta inalterata sempre la coesistenza dell'azione di Stato con quella dell'industria privata nelle costruzioni ferroviarie; ed è su tale coesistenza che si è fondata tutta la nostra politica di costruzioni ferroviarie, essendo stati eseguiti 9,500 chilometri di ferrovia dall'industria privata col sistema delle concessioni, e 6,500 dallo Stato direttamente; mentre collegamenti, raccordi e servizi cumulativi, sono venuti suturando i diversi tronchi sino a formare un vero sistema organico di comunicazioni. E la coesistenza dura non ostante la costituzione dell'azienda ferroviaria di Stato, chè anzi alla assunzione dell'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato, ha corrisposto un'attività maggiore anche nel campo delle concessioni, rinnovata e favorita dagli aumenti del sussidio, e dal generale risveglio delle forze economiche. L'onorevole Nofri ha parlato di un ultimo argomento che più richiama l'attenzione di chi deve rispondere: ha parlato delle esigenze parlamentari. Ma se vi è un disegno di legge in cui meno ricorrono le esigenze parlamentari, è proprio questo...

APRILE. Ha parlato in genere, per la mancanza di un piano regolatore...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi compiacio che ella sia così completamente conscio del pensiero dell'onorevole Nofri. Io non potevo dare a quelle parole che il significato loro proprio.

Debbo pertanto osservare che questo disegno di legge è solo la continuazione di un concetto ormai acquisito alla nostra legislazione, e costituisce un completamento di cui non solo non si poteva fare a meno, ma che qualunque Governo si fosse costituito avrebbe dovuto presentare. E poi che cosa è un programma nazionale, onorevole Nofri? Anche quando fu fatta la legge sulle complementari del 1879 e sulle ferrovie secondarie si parlò di programma nazionale. Ed allora si disse che tale programma era stato formato designando le linee che dovevano completare la rete principale, e quelle minori che fin d'allora si chiamarono secondarie per completare tutto il sistema delle comunicazioni ferroviarie.

L'onorevole Nofri, tanto esperto in materia ferroviaria, sa quale sorte abbia avuto

quel programma, quante difficoltà materiali, finanziarie e politiche e di costruzione sieno sopraggiunte, e sa quale enorme congerie di leggi ferroviarie si sieno innestate su quella legge del 1879 che pure costituiva il programma nazionale.

Ne è venuto un aggrovigliamento tale di disposizioni da richiedere non lievi studi per ritrovare in mezzo a tutto questo complicato organismo di legislazione ferroviaria quali siano le norme riferenti a ciascun punto. E nella pratica si sono avute costruzioni saltuarie. Ma poi a poco a poco gli sparsi tronchi sono stati riuniti in una rete e le svariate disposizioni di legge, non di rado contraddittorie, ridotte ad unità con la formazione di un testo unico.

Così il programma è stato man mano modificato, ridotto o aumentato e completato secondo le esigenze, pur giungendosi ad un risultato finale buono.

Perchè è impossibile assolutamente fissare in un momento qualsiasi della vita del Paese ciò che può essere il risultato dello sviluppo economico e civile, sviluppo che nessuno può prevedere.

NOFRI. Oggi sì.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Oggi, come ieri, come domani. Perciò parrebbe miglior consiglio quello di fare man mano quello che si può in un determinato momento, quello che è richiesto dalle necessità attuali, senza per questo rinunciare al più ed al meglio o ad aggiungere poi, svolgendo il programma non in un piano fissato su di una carta, ma con l'azione continuata legislativa e di governo.

Quindi io non posso accettare, lo dico fin da ora, il suo articolo aggiuntivo, il quale si risolve completamente nella negazione del progetto.

Invero, se si dovesse presentare la convenzione al Parlamento, tanto varrebbe dire che si dovrebbe abbandonare il sistema della nostra legislazione organica sulle concessioni da una parte; e dall'altra non occorrerebbe questo disegno di legge. Poichè è inutile dare facoltà al Governo di fare una convenzione quando questa debba poi essere presentata al Parlamento. Allora si procede diversamente: il Governo fa senz'altro la convenzione e poi la sottopone alla approvazione del Parlamento. Come vede dunque l'onorevole Nofri è essenzialmente dissenziente e col suo articolo aggiuntivo viene alla negativa di questo disegno di legge.

Come dicevo poc'anzi questo disegno di

legge s'informa ai concetti mantenutisi inalterati per tanti anni.

Già le precedenti leggi avevano chiaramente delineata la preferenza da accordarsi all'industria privata per le linee di Basilicata e di Calabria.

Vicende varie e insufficienza di offerte per l'indeterminatezza della spesa avevano portato alla costruzione di Stato come a necessaria conseguenza, per non lasciare inadempiti impegni solennemente assunti. Ma, concretati gli oneri effettivi ed avutesi in conseguenza offerte, rinasceva l'opportunità e direi quasi l'obbligo di seguire gli intendimenti ripetutamente espressi dal legislatore, facendo ritorno per tali linee al sistema delle concessioni.

A ciò fui tratto anche da altra considerazione. Le autorizzazioni di spesa vennero date soltanto per le linee di Basilicata in lire 90.000.000 e per la Pietrafitta-Rogliano e Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese in lire 25.000.000, mentre per la Cosenza-Cotrone nessuna assegnazione di fondi era intervenuta, e per la Santa Venere-Monteleone-Serra-Mongiana-Soverato, per il prolungamento della Pietrafitta-Rogliano, per la Gioiosa-Piana di Palmi a Gioiatauro e Saline di Lungro alla jonica la legge 25 giugno 1906, n. 255, aveva assegnato solo un primo fondo di lire 12.000.000 a decorrere dal 1910-11 al 1920-21.

In complesso quindi le autorizzazioni ascendevano a lire 127.000.000, mentre la spesa complessiva si aggira sui 226.000.000 compresi gli interessi.

Sulla somma stessa autorizzata era stato provveduto agli stanziamenti solo a tutto l'esercizio 1911-12. Restava quindi di autorizzare la residua spesa per circa 98.000.000 e di stanziare ancora di anno in anno le somme occorrenti.

Trattandosi di impegno di legge, certamente sarebbe stato provveduto, ma per necessità di cose autorizzazioni e stanziamenti avrebbero dovuto commisurarsi alle esigenze finanziarie, e le nuove autorizzazioni protrarsi anche oltre il limite del 1923-1924 considerato dalla legge del 1908.

Ogni preoccupazione al riguardo è invece tolta col sistema delle concessioni, provvedendosi i mezzi occorrenti per tutte le linee autorizzate dalle precedenti leggi ed assicurandosi la completa esecuzione in un termine che, in ogni caso, non potrà eccedere quello della legge del 1908, e sarà certamente minore. Il concessionario invero avrà tutto l'interesse ad abbreviare tale ter-

mine, sia per mettere in valore le spese fatte, sia per lucrare con l'anticipata apertura della linea interessi di costruzione calcolati nel piano finanziario, sia per riscuotere la sovvenzione media maggiore. Per assicurare la rapida esecuzione il concessionario avrà il vantaggio d'una completa organizzazione tecnica all'uopo preordinata, e potrà ricorrere a tutti quei mezzi, liberi e spediti, che leggi, regolamenti e circolari non consentono allo Stato di impiegare.

Ed in tale compito si potrà ottenere vantaggio grande dal personale che dovrà essere assunto localmente, e quanto più possibile localizzato, per creare maggiori e più stretti vincoli fra concessionario e regioni servite.

Queste sono le ragioni che mi hanno spinto non al debito larvato, onorevole Ciccotti, ma a seguire l'antico e sempre vigente sistema della concessione all'industria privata, elevando nei necessari limiti il massimo di sovvenzione chilometrica. E questa è l'unica deroga che il Governo propone a quell'insieme di leggi riscontrate buone nella pratica ed alle quali si debbono circa i due terzi della nostra rete ferroviaria.

A proposito di questi limiti, mi preme chiarire subito l'equivoco su cui si fondano le censure dell'onorevole Ciccotti.

Ricordate le dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici del tempo, ed ora, mio collega del tesoro, onorevole Tedesco, all'epoca della discussione della legge del 1904, l'onorevole Ciccotti ha esclamato: « non ostante le affermazioni vostre le 7.500 lire di allora erano poche, ma le attuali 12.000 sono troppe, e qui sta il cattivo affare ».

Se così fosse, non potrei che ringraziare per il savio avvertimento.

Ella, onorevole Ciccotti, ha ricordato che l'onorevole Tedesco dichiarò allora in lire 54,000,000 la spesa occorrente per le ferrovie di Basilicata.

La legge del 12 luglio 1909 elevò invece a lire 90,000,000 la somma necessaria per la costruzione a conto dello Stato. E nessuno in Parlamento elevò allora obiezioni di sorta, perchè al generale rincaro della mano d'opera e dei materiali s'era congiunta la minore utilizzazione delle strade ordinarie, il bisogno per talune linee di un maggiore sviluppo di tracciato e l'adozione di modalità tecniche più rispondenti allo sperato futuro incremento del traffico. E nello studio del progetto di massima delle ferrovie di Stato si sono dovuti adottare tem-

peramenti per contenere la spesa in tali limiti.

Ora, se per 54,000,000 sembravano troppo scarse all'onorevole Ciccotti le sovvenzioni di lire 7,500, portata la spesa a 90,000,000 — in base, si noti, a progetti governativi — come può dirsi eccessivo il limite massimo previsto con questo disegno di legge?

Me non è qti tutto.

La legge del 1904 provvedeva per le sole linee di Basilicata. Oggi invece si provvede anche a quelle di Calabria.

I limiti massimi di sovvenzione in lire 14,000 durante la costruzione e lire 12,000 durante l'esercizio non si riferiscono alle sole linee di Basilicata e non sono quindi paragonabili alle 7.500 lire della legge del 1904 ma corrispondono alla spesa per tutte queste linee.

E si noti che per taluni tronchi, se si volesse calcolarne separatamente la spesa, le sovvenzioni di sola costruzione, escluso il materiale mobile, ascenderebbero a cifre ben maggiori, e cioè a lire 25,000 a chilometro per la tratta Lagonegro-Rivello, a lire 18,300 per la Rivello-Bivio Latronico, lire 17,600 per la Prestieri-Rotonda, lire 34,500 per il terzo lotto dell'Altamura-Matera, lire 20,900 per la S. Martino-Moliterno, lire 18,500 per la S. Chirico-Senise, ecc. E queste stesse cifre non costituirebbero una anomalia, come ritiene l'onorevole Ciccotti, dacchè sovvenzioni di lire 18,000 e 22,000 a chilometro furono da precedenti leggi votate per altre linee, come ha ricordato la Commissione nella lucida sua relazione.

Le sovvenzioni non vengono determinate cerveloticamente, ma sono la risultante di studi tecnici e di piani finanziari. Data una spesa di costruzione complessiva prevista in lire 226,000,000, faccia ella stessa i conti onorevoli Ciccotti, la converta in annualità e vedrà che le censure fatte mancano di base.

E questo le dico, perchè non credo ella abbia elementi per dire eccessiva la stessa spesa di costruzione, desunta per oltre la metà da progetti governativi, vagliata da ispettori tecnici con ripetute visite locali ed ammessa dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

E poichè siamo a parlare di sovvenzioni, mi consenta l'onorevole Ciccotti di rilevare che la modifica desiderata nel senso che la sovvenzione non potrà mai essere complessivamente superiore a quella che toccherebbe dopo l'apertura all'esercizio dell'intera rete, non avrebbe ragione di essere.

Nell'atto di concessione sarà infatti stabilito il programma di costruzione, determinando per ciascuna linea e ciascun tronco il termine di esecuzione. Non è quindi in facoltà del concessionario di lasciare indietro qualche chilometro, come teme l'onorevole Ciccotti, solo per spostare la decorrenza delle sovvenzioni. Ed al termine del periodo di costruzione, necessariamente la somma complessiva percepita sarà inferiore a quella media poichè gli ultimi tronchi aperti all'esercizio non avranno avuta la sovvenzione provvisoria e per le linee di solo esercizio sarà stata riscossa la sovvenzione minore nei limiti delle lire 1,950 e delle 3,550 lire a chilometro.

E del pari infondate sono le preoccupazioni nei riguardi della sovvenzione per costruzione ed esercizio. La facoltà invero di emettere obbligazioni garantite, si riferisce alla sola sovvenzione di costruzione e di questa debbono restare liberi i due decimi a garanzia dell'esercizio, oltre la sovvenzione riservata all'esercizio a norma delle vigenti leggi e come è detto anche nell'articolo 5 del presente disegno. In realtà la garanzia da noi proposta è maggiore di quella voluta dall'onorevole Ciccotti. Dunque, nessuna preoccupazione a questo riguardo.

Il cattivo affare non sta nei limiti di sovvenzione; potrebbe invece essere costituito dai patti di concessione e da una non buona esecuzione o da un peggiore esercizio. Basta ciò solo per escludere la convenienza delle aste.

L'onorevole Ciccotti propone il sistema delle aste per la concessione. Nel primo momento ebbi anch'io lo stesso suo pensiero e mi fermai a riflettere se convenisse adottare in questa concessione il sistema delle aste.

Ma ebbi a persuadermi del contrario. Ringrazio l'onorevole Nofri che ha dimostrato la inapplicabilità del sistema delle aste.

Infatti, su che cosa aprire le gare?

Per le linee di Basilicata il Governo ha progetti propri, redatti dai funzionari delle ferrovie di Stato e li ha per taluni tronchi delle linee calabresi; ma per le altre si hanno solo i progetti presentati dai richiedenti.

Volendo esperire seriamente una gara, sarebbe necessario far redigere da ingegneri governativi tutti i progetti, ma a ciò fare si sarebbero dovuti distogliere i funzionari stessi da altre linee urgenti ed impiegargli due o tre anni almeno. Francamente, io non ho creduto di potermi assumere la responsabilità di ulteriori indugi di fronte a po-

polazioni stanche ormai d'attendere, nè penso che ella l'assumerebbe. (*Bene! Bravo!*) D'altra parte il sistema stesso in uso talvolta nell'antico Piemonte, non è stato accolto dalla nostra pratica amministrativa e dalla nostra legislazione, perchè inadatto e non consono all'istituto della concessione. Un ritorno all'antico è stato tentato dalla legge del 12 luglio 1908 nei riguardi della concessione di sola costruzione, che in definitiva si converte in un appalto a pagamento differito. Ma, nonostante tale speciale natura e la sottile differenza dall'appalto ordinario, la pratica ha dimostrato l'inefficacia della voluta garanzia. Per quattro linee invero la gara o la licitazione privata dovevano aver luogo: Motta-San Vito-Portogruaro, Asti-Chivasso, Borgo San Lorenzo-Pontassieve e Belluno-Cadore.

Per quest'ultima non si ebbe offerta, e per le altre tre si ebbe un'offerta sola, onde, in definitiva, le gare ebbero necessariamente a risolversi in trattative private, così come sarebbe stato se la disposizione eccezionale non fosse stata adottata. E ciò si spiega, venendo necessariamente limitata dalla natura dell'operazione finanziaria la possibilità di una vera concorrenza. Se tante difficoltà s'ebbero per brevi linee, da costruire solamente, è lecito immaginare quanto maggiori esse sarebbero per una intera rete d'oltre 1,200 chilometri, da assumere in costruzione ed esercizio con una esposizione finanziaria sì rilevante.

FERRARIS MAGGIORINO. Siamo d'accordo.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ella è d'accordo ma siccome si tratta di un punto molto importante sul quale si sono fatte anche molte pubblicazioni mi preme di fermarmi su di esso per poter dilucidare i punti essenziali e togliere ogni dubbio.

Sinora due sole offerte si sono avute quella della Società mediterranea e della ditta Dreyfus. È sperabile, e da augurarsi, che altre ne pervengano, ma in qualunque ipotesi non potranno certo essere numerose. D'altra parte le ragioni di preferenza non possono basarsi unicamente su una maggiore o minore sovvenzione, da commisurarsi anche alla lunghezza sovvenzionabile, ma inducono un complesso di rapporti e di considerazioni di indole tecnica ed economica, che sfuggono allo apprezzamento delle gare. Come negli appalti l'Amministrazione giudica dell'ammissibilità degli aspiranti, così dovrebbe qui precedere alla gara il giudizio sull'idoneità tecnica e finanziaria della

ditta, dei progetti, dei piani economici e del programma propostosi da ciascun aspirante.

Ora, se il giudizio complessivo riuscisse più favorevole ad una delle ditte concorrenti, meriterebbe certamente biasimo un Governo che, per la lusinga forse illusoria di un qualche ribasso sulla sovvenzione stabilita a base d'appalto, si esponesse al rischio d'aggiudicare al meno idoneo la costruzione e l'esercizio di una rete sì estesa ed alla quale si connettono tanti vitali interessi. Ragionevole ed ammissibile sarebbe la gara, solo quando l'esame comparativo da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato riuscisse ugualmente favorevole a più aspiranti. Ma, a parità di condizioni, è naturale che la preferenza sia data a chi faccia spendere meno e le stesse Ditte si affrettano a migliorare le loro offerte. A conseguire l'intento non occorre qui alcuna disposizione particolare di legge, risolvendosi di fatto in una licitazione privata sulla sovvenzione l'istesso esame comparativo.

Quanto alle modalità di concessione nessuna deroga occorre alle norme in uso.

Anche qui vi fu un momento in cui, per la difficoltà di determinare il prodotto iniziale e di tener conto del futuro incremento nei settanta anni della concessione, pensai ad una formula mista, ponendo la sovvenzione chilometrica di esercizio in funzione del prodotto lordo. Me ne rattenni per tema d'ostacolare il progresso del traffico, e di rinnovare gl'inconvenienti gravi verificatisi con formule consimili adottate per le Meridionali e le Sarde. E quindi, anche per tale parte, pensai di seguire il consueto criterio delle compartecipazioni ai prodotti lordi e netti graduandole a seconda delle diverse progressioni, e lasciando sempre al concessionario un margine sufficiente per tener vivo il tornaconto suo ad eccitare il traffico e ad eseguire i necessari aumenti patrimoniali nel caso, certo non prossimo, di saturazione delle linee.

Stia sicuro, onorevole Ciccotti, che di ciò mi sono vivamente preoccupato, e quindi nessuna disposizione proibitiva sarà introdotta. Ma non posso accettare la proposta sua di ridurre la partecipazione ai soli prodotti netti perchè troppo incerta e troppo vessatoria nei riguardi dello stesso concessionario, per la continua, severa ed incresciosa vigilanza cui dovrebbe dar luogo. E poichè sono a parlare di questo argomento posso assicurare l'onorevole Ciccotti che assolutamente infondate sono le preoccupazioni

sue nei riguardi dei prodotti iniziali. In tutte le concessioni si determina tale prodotto; è una determinazione ipotetica, e, se non si verifica, nessun danno deriva allo Stato.

La disposizione della legge del 1908, da lui citata, per la quale il concessionario avrebbe diritto al riscatto, quando per un decennio non sia stato raggiunto il prodotto lordo iniziale, nulla ha qui da vedere, riferendosi essa alle concessioni di sola costruzione. Una diminuzione pertanto nella determinazione di quel prodotto sarebbe a tutto scapito dello Stato, portando ad un aumento di sovvenzione e ad una diminuzione di compartecipazione.

Nè ho ritenuto necessario chiedere particolari facoltà nei riguardi della vigilanza e del sindacato, rispondendo ai bisogni le norme vigenti, ed avendo modo d'intervenire direttamente, sia per assicurare lo sviluppo normale dei lavori secondo il programma che sarà stabilito, sia per costringere in ogni evenienza il concessionario ad aumentare gl'impianti, il materiale ed il numero delle coppie dei treni, secondo le esigenze del traffico.

Dunque, nessuna eccezione nel sistema prescelto e nessuna eccezione alle norme che lo regolano; ma continuazione della politica sin qui seguita per le costruzioni ferroviarie ed osservanza piena delle norme vigenti le quali, se sono valse bene e valgono per migliaia di chilometri e per altre regioni, ugualmente bene varranno per la rete di Calabria e Basilicata.

Vengo ora alla proposta di estendere questo disegno di legge ad altre linee sia specificate sia in genere, con aumento della sovvenzione chilometrica.

E sono dispiacente di non poterla accettare.

Questo disegno non è che di esecuzione di linee già decretate per Basilicata e Calabria.

Ottimo fu il concetto adottato dall'onorevole Bertolini di voler unite le sparse linee in unica rete con sbocchi diretti ai mari, con finalità proprie e distinte dalle ferrovie principali, pur mantenendo con queste contatti frequenti e rapporti di colleganza economica mercè le provvide disposizioni sui servizi cumulativi e di corrispondenza. Per parte mia accettai volentieri il concetto e lo volli anzi completare ed allargare evitando, ovunque possibile, le soggezioni di esercizio alle linee di Stato con la costruzione di binari indipendenti, ed associando

in unico più vasto piano le strade di accesso alle stazioni ed i minori mezzi di comunicazione, tramviari ed automobilistici, onde togliere dall'isolamento gli abitati che dalle agognate ferrovie resterebbero ancora troppo lontani.

Ma il Governo deve opporsi in questa sede a qualunque variazione che alteri il piano finanziario e porti ad aumentare l'onere già grave del pubblico erario. Da amici cari ho inteso parlarmi della necessità di ulteriori collegamenti, quali la Genzano-Spinazzola, la Sala Consolina-Vallo di Lucania, la Sicignano-Salerno, la Sibari-Trebisacce. Non dubito che tali collegamenti possano essere utili e taluni anche necessari, ma nessuno studio in proposito è stato fin qui fatto, nè è stata determinata la spesa per accertare se per avventura non si possa ad essi provvedere nei limiti delle sovvenzioni ordinarie. Io anzi credo che per taluni di essi le sovvenzioni consuete sieno più che sufficienti, onde non mancherà il concessionario di richiederle, semprechè ne riconosca l'utilità. E da parte mia assicuro gli onorevoli Turco, Spirito e Santoliquido, che i patti della concessione saranno regolati in modo da non pregiudicare per nulla gli ulteriori completamenti della rete. Ma oggi, senza dati tecnici e senza conoscere l'ammontare degli oneri che ne deriverrebbero, il Governo deve necessariamente riservare le sue proposte, e non può oggi assumere impegni.

Nè può assumersi ora perchè la legge in esame è di mera esecuzione di precedenti leggi, onde deve anche respingere rigorosamente ogni proposta che miri ad alterare o variare i tracciati individuati dalle leggi stesse. Ed appunto per accertare tecnicamente, se il tracciato stesso indicato dall'onorevole De Nava rientri o meno nella denominazione della legge del 1906, il Governo propone di riservarsi la facoltà di provvedere separatamente alla concessione della Gioiosa-Piana di Palmi a Gioja Tauro, ritenendo che la linea non sia stata concepita come sola trasversale, poichè allora più logicamente dovrebbe essere riservata allo Stato, ma come linea d'interesse locale per il più efficace collegamento coi maggiori centri di produzione.

Molteplici voti mi sono anche pervenuti da enti locali interessati ai quali intendo dare ora risposta, assicurandoli che di essi sarà tenuto il maggior conto possibile in quanto non si allontanino dalle indicazioni di legge. E così per l'innesto della Saline di Lungro alla Jonica e del prolungamento

della Pietrafitta-Rogliano alla Santa Eufemia-Catanzaro, sarà mia cura far studiare nei progetti quelle soluzioni che meglio soddisfino i voti delle popolazioni interessate.

Ed eccomi alla Sicignano-Lagonegro.

Relativamente a questa linea si sono manifestate due tendenze, l'una per conservare l'esercizio promiscuo a sezione normale ed a sezione ridotta, l'altra per escludere dalla concessione e conservare alle reti di Stato non solo la Sicignano-Lagonegro, ma anche il tronco successivo Lagonegro-Castrovillari, costruendolo a sezione normale. E per questa seconda ipotesi, valorosamente sostenuta colla relazione di minoranza dall'onorevole Mango, si è invocato il parere della Commissione reale del 1902, che fu sì autorevolmente e saviamente presieduta dall'onorevole Giusso. Effettivamente la Commissione concluse allora per la costruzione a sezione normale, nonostante la tendenza manifestata da alcuni membri per la sezione ridotta.

Ma, a bene intendere tali conclusioni, occorre tener presenti le ragioni per le quali la Commissione ad esse pervenne. Nè potrebbero essere esposte meglio di quanto non faccia la Commissione stessa, che nella sua relazione così si esprime:

« La linea Lagonegro-Spezzano, congiungendosi a quella già esistente da Spezzano a Cosenza, sarà parte della linea dorsale e militare delle Calabrie, e, qualora in tempi più propizi per la finanza dello Stato potesse prolungarsi la Cosenza-Rogliano, sino a congiungersi con la traversale Marina di Catanzaro-S. Eufemia, questa linea potrebbe avere una grande importanza strategica ed anche commerciale.

« Per la costruzione di queste linee, qualunque una parte della Commissione ritenesse potersi adottare lo scartamento ridotto, trattandosi di difficili linee di montagna, di traffico non intenso, pure venne preferito lo scartamento normale principalmente per il carattere militare della Lagonegro-Spezzano e poi perchè, trattandosi di continuazione di linee già costruite e di tronchi intercalati in una rete intera tutta a scartamento ordinario, il beneficio del risparmio della spesa non compenserebbe forse il danno e lo incomodo di un esercizio interrotto ».

Dalla relazione dunque risulta in modo indubbio:

- 1° l'unità delle linee sino a Spezzano in prolungamento della Sicignano-Lagonegro;
- 2° il carattere militare della linea di-

pendente dalla costruzione di unico dorsale da Sicignano all'incontro dalla S. Eufemia-Catanzaro;

3° la necessità della unicità di sezione e gli inconvenienti e il danno di un esercizio diverso.

Il concetto della Commissione del 1902 era certamente organico, ma dalla legge stessa del 1902 e dalle successive del 1904, 1905 e 1906 fu profondamente modificato. Alla dorsale invero a sezione normale le leggi, e non io, sostituirono quella a sezione ridotta, prescrivendosi la trasformazione della Sicignano-Lagonegro, col prolungamento a scartamento ridotto sino a Spezzano e con pari prolungamento della Rogliano sino all'innesto della S. Eufemia-Catanzaro, come a sezione ridotta è stato autorizzato il collegamento di Cosenza con Cotrone che la Commissione voleva pure a sezione normale.

Nè io dovevo e potevo cambiare un programma chiaramente tracciato da molteplici leggi, già in via di esecuzione con la costruzione a sezione ridotta, tante volte sollecitata da onorevoli colleghi, della Castrovillari-Spezzano, e contro il quale mai sorse una parola in Parlamento, nemmeno in occasione della legge del 12 luglio 1908 che il programma confermava assegnando i fondi per le linee così concepite, e mai si ebbe neppure, che io sappia, un voto od una protesta delle popolazioni interessate.

Non più dunque si tratta di linee e tronchi intercalati in una rete intera, tutta a scartamento ordinario, ma precisamente dell'opposto, di linee cioè e di tronchi costituenti una intera rete a scartamento ridotto. E quindi permangono, ma in favore dello scartamento ridotto, le giuste argomentazioni della Commissione sulla necessità della unicità di sezione e sugli inconvenienti e danni di un esercizio diverso.

A programma non determinato da legge ed a cose non compromesse, io avrei potuto anche essere d'accordo con la Commissione del 1902 e con i richiedenti dell'oggi sulla opportunità di conservare alla rete di Stato una grande dorsale, ma oggi, mi perdonino gli onorevoli colleghi, le opposizioni sono tardive, salvo che non si voglia abbandonare questo disegno di legge, cancellare le autorizzazioni date dalle leggi precedenti e tornare da capo allo studio di un programma diverso.

E su ciò io non posso che rimettermi alla volontà del Parlamento, al quale soltanto spetterebbe annullare i propri impe-

gni, e dell'annullamento vagliare le conseguenze tutte nei rapporti delle popolazioni interessate.

Ma finchè una tale decisione non intervenga, nè credo sia per intervenire, io debbo oppormi ad ogni proposta che tenda a guastare quel programma od a renderlo in parte inattuabile. Stralciare oggi i soli tronchi Sicignano-Lagonegro-Castrovillari, poichè ormai il tronco Castrovillari-Spezzano è in costruzione a sezione ridotta, sarebbe andar contro alle finalità stesse volute dalla Commissione del 1902, e si distruggerebbe l'unicità della rete che fu voluta dal Parlamento, che è il maggiore pregio di questo disegno di legge e l'unico modo di sopprimere alle esigenze di Basilicata e Calabria assicurando vie indipendenti per le quali il traffico possa affluire e refluire dal centro alla periferia ed avviarsi direttamente agli sbocchi sul mare.

Infine occorre appena rilevare come i calcoli di spesa fatti nella relazione della minoranza si basino su un equivoco. Per determinare i limiti massimi di sovvenzione, si è formato il piano finanziario di tutte le linee da costruire e da esercitare: alla spesa complessiva corrisponde la sovvenzione media per entrambi i periodi, anteriore e posteriore, all'apertura dell'intera rete all'esercizio. È erroneo quindi dire che per la Sicignano-Lagonegro si pagherà per i primi 14 anni la somma di lire 3,889,025 e per 50 anni la somma di lire 53,928,000, poichè, per desumere l'onere effettivo non si può moltiplicare l'annualità per il numero degli anni, ma occorre calcolare il capitale corrispondente all'annualità stessa.

Nella sovvenzione media della Sicignano-Lagonegro è compreso il maggior costo di costruzione e di esercizio di altre linee. Per la Sicignano-Lagonegro, invero, sono previste nel piano finanziario le seguenti spese:

lire 1,196,000 per la trasformazione di scartamento sui 78 chilometri di lunghezza;

lire 650 a chilometro per interessi sul costo del materiale mobile, e lire 300 a chilometro pel fondo di rinnovamento del materiale stesso mentre i prodotti dell'esercizio sono calcolati in lire 3,773 a chilometro e le relative spese in lire 3,951 per il sistema a sezione ridotta.

Questi sono gli elementi veri di spesa. È quindi facile comprendere come, esclusa la Sicignano-Lagonegro dalla rete, si dovrebbe aumentare in corrispondenza la sovvenzione media delle restanti linee per entrambi i periodi, e come non regga il raffronto sulle

spesa istituita dalla minoranza della Commissione.

Abbandonata pertanto l'idea di stralciare dalla concessione i tronchi Sicignano-Lagonegro-Castrovillari, resta l'altra di mantenere il doppio esercizio sulla Sicignano-Lagonegro.

Anche qui, se si dovesse tener conto soltanto dei riguardi finanziari, converrebbe opporsi al proposto emendamento. Ma di fronte ad uno stato di fatto sì lungamente durato, il Governo ha creduto di dover soddisfare i voti delle popolazioni interessate, sì autorevolmente manifestati dall'onorevole Camera, Mango e da altri nostri valorosi colleghi. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Prego di non interrompere!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto: dall'onorevole Camera, Mango e da altri colleghi, avevo già ricordato che lei sosteneva la tesi principale: quella di staccare e costruire tutto a sezione normale.

Vede quindi che lei si doveva contentare almeno di quella di cui s'è fatto proponente l'onorevole Camera. Ho piacere pertanto che ella s'associ a questa proposta.

Però, mantenendo il doppio servizio, si alterano le condizioni del piano finanziario, che ha servito di base alla determinazione delle sovvenzioni, e quindi occorre aumentare in corrispondenza i limiti massimi delle sovvenzioni, mentre non si hanno ora elementi e dati per una esatta valutazione.

Perciò, quando saremo all'articolo 2, converrà che vi aggiungiamo un ultimo capoverso che è così concepito:

« Il limite massimo di lire 3,550 e quelli di cui al comma b) potranno essere aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per la interposizione del binario ridotto sulla Sicignano-Lagonegro e per le variazioni di prodotto dipendenti dal servizio promiscuo ».

Arrivato a tale punto, poche cose mi restano a dire in risposta alle premure rivoltemi per ferrovie d'altre regioni.

E comincio dagli onorevoli colleghi del Piemonte, delle cui aspirazioni si è reso interprete anche l'onorevole Nofri, e particolarmente dalle eloquenti perorazioni fatte dall'onorevole Maggiorino Ferraris non alla Camera, ma fatte a me ripetutamente. (*Si ride — Commenti*).

Quando si discuteva la legge 12 luglio 1908 risorse vivissima la questione d'una

migliore e più diretta comunicazione fra Savona e Torino, facendo rivivere antichi voti per una direttissima che collegasse il centro del Piemonte col mare. Alla costruzione di una direttissima Torino-Savona la legge preferì per il momento l'intensificazione e la migliore utilizzazione delle linee esistenti, con un complesso di provvedimenti che così si riassumevano:

a) collegamento della linea Bra-Nizza con la San Giuseppe-Acqui, mercè un raccordo a Santo Stefano Belbo, da eseguirsi immediatamente con la spesa di lire nove milioni autorizzata negli esercizi 1909-10 a 1911-1912, in ragione di tre milioni all'anno;

b) raddoppio di binario fra Bra e Ceva, oppure costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, e costruzione di una seconda linea Savona-San Giuseppe in epoca posteriore al 1911-12.

Tale la legge del 1908; ma la successiva legge 19 luglio 1909, n. 518, modificò radicalmente il programma concepito nel 1908, ritenendosi che ai fini voluti si giungesse meglio con la costruzione della nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva a doppio binario, ed a tale scopo investì i fondi autorizzati per il raccordo a Santo Stefano, aggiungendovi altri 20 milioni ritenuti necessari.

Questi i fatti.

Ora, per parte mia, io non esito a riconoscere la grandissima utilità del raccordo, poichè effettivamente si avrebbe un grande risparmio nella percorrenza del materiale e si migliorerebbero sensibilmente le comunicazioni con Torino.

Ma non è questa la sede di decidere, tanto più che non basta il ripristino puro e semplice della linea, ma occorre provvedere o i fondi...

FERRARIS MAGGIORINO. O'erano! Fu una violenza!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È questione di pochi mesi, onorevole Maggiorino Ferraris.

PRESIDENTE. Non interrompano, onorevoli colleghi.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. In questa sede si discute una legge che riguarda la Basilicata e le Calabrie, ed io posso solo dare assicurazione che della cosa si dovrà occupare un altro disegno di legge.

FERRARIS MAGGIORINO. Parole!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Occorre dunque, come diceva, provvedere o i fondi pel raccordo o quelli per la Fossano-Mondovì-Ceva, cui furono destinati e che non può certo essere sospesa.

In questa sede, quindi, mentre si discute una legge che riguarda Basilicata e Calabria io posso solo dare assicurazione piena che della cosa dovrà occuparsi un altro disegno di legge.

Con questo disegno di legge noi provvediamo a categorici impegni assunti dal Parlamento ed esauriamo il programma di quelle costruzioni che, in difetto di iniziativa privata, avrebbe dovuto lo Stato eseguire direttamente.

Ma lungi da noi il pensiero che si esaurisca con ciò il compito nostro e non si debbano soddisfare altre legittime esigenze, reclamate da interessi locali e generali.

FERRARIS MAGGIORINO. Non siete mica eterni!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Chi ci sarà! Si dice noi per dire il Governo. L'onorevole Ferraris che è stato al Governo, sa che il Governo è continuativo.

FERRARIS MAGGIORINO. Manca sempre ai suoi impegni il Governo!

PRESIDENTE. Ella ha un ordine del giorno da svolgere, onorevole Ferraris; parlerà allora; ora non interrompa!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ad esse noi rivolgeremo il nostro studio. Ed uno studio è necessario, poichè non sarebbe prudente elevare senz'altro il massimo delle sovvenzioni chilometriche per tutte le ferrovie da costruirsi, per quanto comprese in determinate categorie. È vero che al Governo spetta la determinazione effettiva del sussidio, ma ognuno sa come non riesca difficile ingrossare i progetti, i quali sono soltanto di massima, e diminuire le previsioni di prodotto per ingrossare il *deficit* del piano finanziario.

E come oggi non vi è domanda la quale non si basi sul massimo della sovvenzione chilometrica, così domani non vi sarebbe domanda la quale non partisse dai nuovi massimi stabiliti. Ed in definitiva si finirebbe a spingere verso spese maggiori anche per linee le quali possono essere costruite con le attuali sovvenzioni. Poichè anche in questa parte non conviene esagerare.

Le numerose concessioni fatte per oltre mille chilometri di ferrovia dal 1905 (ultima elevazione del sussidio migliorata dalla legge del 1908) ad oggi ed il numero di domande già completamente istruite ed accompagnate da finanza, dimostrano come non si possa affermare *a priori* ed in genere la insufficienza delle sovvenzioni, nonostante che, per la mancanza di un limite

obbligatorio, siano venute sempre più attenuandosi le offerte degli enti interessati e quasi a scomparire del tutto.

E per quanto più particolarmente riguarda la Sicilia mi consentiranno gli amici De Felice e Pantano, ch'io loro ricordi come la costruzione delle complementari Sicule, a cura diretta dello Stato, si trovi in pieno sviluppo. Imminente oramai è l'apertura all'esercizio dei tronchi Castelvetro-Selinunte, Castelvetro-Partanna, e Naro-Canicattì. Per la fine dell'anno saranno pronti i tronchi Lercara scalo-città, Naro-Camastra, Assoro-Valguarnera, Capo San Marco-Sciacca. E per gli altri tronchi, o sono già in corso i lavori, od in breve lo saranno, come per l'Assoro-Bivio Leonforte; mentre ho rivolto le più vive sollecitazioni perchè tutta la rete sia aperta all'esercizio per la fine del 1913. Solo per la Castelvetro-Sambuca-San Carlo sarà necessario attendere la fine del 1914.

Dunque io credo che il Governo non meriti il rimprovero di non aver rivolte le sue cure alla Sicilia. Ed anche per la istruttoria delle domande di concessione si è fatto tutto ciò che si poteva. Nondimeno riconosco che per talune linee, come ad esempio per la Paternò-Nicosia e forse anche per la Siracusa-Vizzini, la sovvenzione normale sia insufficiente.

E riconosco pure che questa condizione di cose si verifica anche in Sardegna, ed in altre regioni, specie dell'Italia centrale, dove le migliori iniziative per ferrovie d'assoluta indiscutibile necessità, ad alcuna delle quali, come alla Castelnuovo-Piazza dell'onorevole Artom, si riferiscono persino antichi impegni di legge rimasti inattuati, si spuntano di fronte al grave costo di costruzione. Ma si tratta di linee e casi eccezionali.

Per parte mia volentieri accetto l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Pantano e di altri colleghi che impegna il Governo a procedere ai necessari studi ed a presentare al Parlamento proposte concrete per determinare in quali casi e condizioni occorranza aumenti di sovvenzioni governative ed entro quali limiti.

In tali proposte potranno così trovare soddisfazione anche quegli onorevoli colleghi che si interessano per nuove diramazioni e più completi allacciamenti della rete di Basilicata e Calabria.

Raccomandando al suffragio vostro questo disegno di legge, non fo che adempiere ad impegni solennemente assunti e vi adempio con la coscienza sicura di fare opera dove-

rosa verso generose popolazioni, (*Bravo!*) le quali pazientemente e nobilmente attendono da anni che lo Stato abbia modo di provvedere anche alle esigenze loro.

Queste nuove vie di comunicazioni saranno fonte di nuovo civile progresso, e di vero risorgimento economico, distruggendo quel triste quadro che il compianto Zanardelli fece a voi con sì efficaci tinte al ritorno da quel memorabile viaggio in Basilicata cui fu guida l'onorevole Lacava.

Con lo stesso entusiasmo onde accoglieste allora le sue parole, vogliate ora approvare queste proposte, per il bene di quelle contrade, che sono tanta e sì nobile parte della nostra Italia, cui, senza rimpianto mai, diedero largo e volenteroso contributo di ricchezza e di sangue generoso. (*Vivissime approvazioni — Applausi.*)

Voci. La chiusura! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura della discussione generale domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata la metto a partito, riservando facoltà di parlare ai due relatori.

FERRARIS MAGGIORINO. E naturalmente a coloro che vogliono svolgere gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Questo è disposto dal regolamento e non c'è bisogno di dichiararlo, come non c'era bisogno che ella me lo ricordasse.

Pongo dunque a partito la chiusura.

(*La Camera delibera di chiudere la discussione generale.*)

Procediamo allo svolgimento degli ordini del giorno che non sono stati svolti.

Il primo è quello degli onorevoli Santoliquido e Bolognese.

Ne do lettura:

« Considerando che il completamento portato dal progetto di legge in discussione e più precisamente l'adattamento delle linee perimetrali esistenti a scartamento normale per dar passo ai treni a scartamento ridotto e congiungere i punti d'attacco della rete nuova con quella esistente, ha per iscopo di facilitare le comunicazioni dell'interno della Basilicata con tutti i punti ove le merci possono avere esito;

« Che, a soddisfare esigenze evidenti se non imperiose è necessario estendere il beneficio delle comunicazioni ferroviarie alla vasta plaga che sarà per trovarsi fra la

nuova linea Avigliano-Gravina e le linee esistenti Potenza-Avigliano, Rocchetta-Spinazzola, Gravina-Altamura plaga che ricca fin d'ora di produzione agricola ha d'uopo di avere per esse sfogo rapido verso gli scali marittimi tanto del Mediterraneo quanto dell'Adriatico;

« Che fra la stazione di Genzano progettata sulla nuova linea Avigliano-Gravina e quella di Spinazzola può agevolmente con spesa limitata, ed in condizioni soddisfacenti d'esercizio, essere costruita una linea a scartamento ridotto di lunghezza di circa chilometri 30, la quale potrebbe dare un prodotto non inferiore se non superiore, alle migliori delle linee comprese nel gruppo di cui proponesi l'esercizio a mezzo dell'industria privata;

« Che, fra la stazione di Pietragalla nella quale la nuova linea Avigliano-Gravina si innesta alla linea principale e quella di Salerno occorrerebbe, nelle condizioni attuali, percorrere un tracciato vizioso per far capo a Potenza e retrocedere verso Eboli, mentre la stazione di Avigliano, testa della nuova linea per Gravina, con spesa limitata e con opere di non difficile costruzione, potrebbe essere agevolmente congiunta a quella di Baragiano della linea Eboli-Potenza da cui dista in linea retta non più di otto chilometri, per cui la congiunzione ferroviaria non dovrebbe superare che di poco dieci chilometri, risparmiando così un percorso di 24 chilometri sui 34 del percorso attuale Pietragalla-Potenza-Baragiano;

« La Camera, confida che il Governo con un nuovo prossimo disegno di legge proporrà la inclusione delle due linee Genzano-Spinazzola ed Avigliano-Baragiano nella nuova rete calabro-lucana a scartamento ridotto ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

L'onorevole Santoliquido ha facoltà di svolgerlo.

SANTOLIQUIDO. Non voglio avere il rimorso di ritardare nemmeno di un minuto l'approvazione di questo disegno di legge. (*Benissimo!*)

Dichiaro soltanto che nella redazione stessa dell'ordine del giorno, oltre che trovarsi un sufficiente svolgimento, è anche contenuta la constatazione sulla quale insisteva testè l'onorevole ministro dei lavori

pubblici; che cioè il presente disegno di legge non è che un disegno di legge d'esecuzione in quanto fornisce i mezzi per la esecuzione delle linee ferroviarie già concesse dalle leggi precedenti.

Ma poichè lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, sia nella risposta alla Commissione, sia nel discorso di oggi, ha riconosciuta l'opportunità di completare le reti ferroviarie della Basilicata e della Calabria e di altre regioni con nuovi disegni di legge, fin da questo momento intendo di richiamare l'attenzione del ministro e della Camera su due linee che ho propugnato e che propugno, cioè le linee Avigliano-Barragiano e Genzano-Spinazzola, le quali sono e saranno certamente più produttive di altre linee contemplate nel disegno di legge e viceversa importeranno una spesa molto minore di esso, sia per la costruzione, sia per l'esercizio.

Raccomando perciò alla benevolenza della Camera l'accoglimento del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole La Via firmato anche dall'onorevole Auteri-Berretta che è il seguente:

« La Camera, approvando i provvedimenti per le ferrovie della Basilicata e della Calabria, invita il Governo a presentare un disegno di legge per la costruzione di ferrovie nelle provincie siciliane, che maggiormente ne difettano ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole La Via ha facoltà di svolgerlo.

LA VIA. L'ora che incalza mi impone d'esser breve, e a questo dovere mi atterrò.

A questo disegno di legge, col quale il Governo scioglie finalmente un impegno d'onore, consacrato già in parecchie leggi precedenti, a favore di regioni derelitte dagli uomini e colpite per giunta dalla sventura, a questo disegno di legge — dicevo — io, rappresentante, con l'onorevole Aprile, del circondario più povero di strade che vi sia in Italia (il circondario di Nicosia nella provincia di Catania), porto, per quanto poco valore essa abbia, la mia approvazione piena, sincera, entusiastica, come espressione di quel sentimento di solidarietà che l'una all'altra avvince le regioni tutte d'Italia.

Dopo avere approvato questi provvedimenti, noi potremo dire d'aver fatto un

altro non breve passo verso l'attuazione di quel programma legislativo, altamente patriottico, a cui la Camera da qualche tempo attende, per accelerare il risorgimento economico del Mezzogiorno, ch'è tanta parte della gran patria comune.

Or se noi abbiamo coscienza della vastità del programma e dell'impellenza dei bisogni a cui esso deve improrogabilmente rispondere; se vogliamo completare l'opera di rigenerazione, iniziata da Giuseppe Zanardelli, per non suscitare penose querimonie, dettate non già da invidia, ma da uguaglianza di urgenti bisogni; se vogliamo, com'è nostro dovere, ispirare l'opera nostra a criteri di giustizia distributiva e riparatrice, noi non possiamo e non dobbiamo arrestarci a questi provvedimenti, limitati ad una sola parte del vasto Mezzogiorno irredento.

Altre regioni anch'esse da lunghissimo tempo si logorano nell'ansiosa attesa del fragoroso rombo di quel *bello e orribile mostro*, intraveduto nel canto del poeta, e che dovrà schiudere alle loro latenti energie le nuove vie della civiltà.

E qui consentite che io accenni di volo alla mia Sicilia.

Si è detto che, con la legge del 1902, che autorizzò la costruzione di circa 428 chilometri di strade ferrate in Sicilia, questa dovrebbe tenersi paga della sua parte. E così dicendo, si dimentica che quella rete di ferrovie, a scartamento ridotto, altro non è che l'equivalente della famosa linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, a scartamento ordinario, decretata fin dal 29 luglio 1879!

E si dimentica altresì che quella rete ferroviaria è per giunta limitata all'angolo occidentale dell'isola, e soli diciotto chilometri o poco più rientrano nella provincia di Catania, col tronco Assoro-Leonforte.

E qui, *per incidens*, mi sia permesso rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici la preghiera, che risponde al voto delle popolazioni beneficate da queste ferrovie, di volerne affrettare la costruzione, che per l'articolo 4 della legge 12 luglio 1906, dovrebbe essere compiuta non più tardi del 12 luglio 1911. E in particolare modo raccomando quei diciotto chilometri, di cui ho parlato, tra Assoro e Leonforte, i quali, poi che fanno capo alla stazione di Assoro sulla linea Palermo-Catania, potrebbero, non appena costruiti, essere aperti all'esercizio, con vantaggio del circondario di Nicosia (primo acconto di quel di più

che in un prossimo avvenire gli spetta) e con profitto dell'erario, che ricaverà certamente buon frutto dall'esercizio di una linea destinata a interessare un bacino zolfifero di non trascurabile importanza.

E chiudo la parentesi, prendendo atto della dichiarazione fatta al riguardo dall'onorevole ministro Sacchi, il quale ha preso impegno che il tronco Assoro-Leonforte sarà aperto all'esercizio fra non più di due anni, e ha riconosciuto l'insufficienza della sovvenzione spettante per le leggi vigenti alla Paternò-Nicosia, che dovrà formare oggetto della nuova legge; a lui l'espressione sincera del mio animo grato.

Non si dica quindi che, a costruzione compiuta delle complementari, la Sicilia avrà avuto la parte che le spetta.

Il problema ferroviario dell'Isola è ancora insoluto e quale fu posto dalla Giunta per l'inchiesta sulle condizioni della Sicilia, nominata secondo il disposto dell'articolo 2 della legge 3 luglio 1875. Il capitolo della relazione che tratta delle opere pubbliche è una severa requisitoria sui lagrimevoli criterii che determinarono i tracciati delle ferrovie principali, subordinate al fine di favorire l'industria degli zolfi e perciò lontanissime dai centri abitati, dando luogo così a quel problema per la cui soluzione dopo trentasei anni ben poco si è fatto.

La rete delle complementari provvede a riparare quegli errori, per quanto concerne, come abbiamo già detto, l'angolo occidentale dell'Isola. Ma ben altro resta ancora a fare!

Se noi guardiamo una carta geografica della Sicilia, vediamo una vasta plaga, quasi un quadrilatero, i cui vertici sono segnati dalle città di Termini, Messina, Catania e Caltanissetta, nella parte nord-est dell'Isola: plaga montuosa e impervia, disseminata di numerosi e popolosi comuni, e che, in quanto a strade, è *tamquam tabula rasa in qua nihil scriptum est*.

Chi la conosce? Chi sa della fertilità dei suoi campi e dei tesori minerarii che racchiude nelle sue viscere, specie di quel bacino di idrocarburi, dal petrolio al bitume, che si estende per oltre ventiquattro chilometri da Petralia a Nicosia, e che deve essere non meno ricco del distretto petrolifero di Piaceenza, come rilevasi anche da pubblicazioni ufficiali?

È una regione ignorata e derelitta!

Gli antichi cartografi scrivevano sugli spazii bianchi corrispondenti a regioni inesplorate: *hic sunt leones!*

Sullo spazio corrispondente a questa regione noi dovremmo scrivere nomi non meno spaventevoli. Noi dovremmo scrivere qui è la regione di quel mostro superstite del tempo antico, che chiamasi latifondo, con la sua inseparabile triste coorte della malaria, della delinquenza, dell'analfabetismo, dell'emigrazione.

Quando nelle cronache del tempo si leggerà di un paese di cinquemila abitanti, Gagliano-Castelferrato nel circondario di Nicosia, che per difetto di strade, essendo in piena il fiume, ignorò per tre giorni la morte del Re Vittorio Emanuele II, onde in nome di lui si continuarono ad intestare gli atti pubblici; quando si leggerà di stragi di interi armenti, consumate nelle campagne di Nicosia e di Castel di Lucio da bande di malfattori rimaste sempre impunte; quando si leggerà di intiere popolazioni abbruttite dalla malaria e dall'ignoranza e costrette dai disagi e dalla miseria ad emigrare (nel solo anno 1905 da Nicosia emigrò più di un sedicesimo della popolazione!), i nostri nepoti avranno amare parole per noi!

Non aggiungo altro, perchè ho fede che la terza Italia vorrà porre presto riparo a uno stato di fatto che non può esser più oltre tollerato da quei cittadini i quali da un pezzo avrebbero in malo modo protestato, se persone che godono la fiducia di quelle popolazioni non si fossero assunta la grave responsabilità di promettere che giustizia sarà loro e ben presto resa.

Ed io mi auguro che quei patrioti non avranno a pentirsi della responsabilità assunta, avallando una cambiale alla cui firma il Governo vorrà fare onore.

È questo un suo stretto dovere. Parli per me un settentrionale, non sospetto, Leopoldo Franchetti, che nel 1876, nel suo classico lavoro « Condizioni politiche e amministrative della Sicilia » così scriveva: « I sacrifici che l'Italia ha fatti fino adesso per le opere pubbliche dell'isola non sono nulla in paragone di ciò che le doveva. La Sicilia, e con lei le altre provincie meridionali, non hanno certamente il diritto di chiedere all'Italia ch'essa ricada nel disavanzo; hanno bensì quello di chiederle che usi in loro favore tutte le forze di cui può disporre, hanno diritto di chiederle d'esser preferite nella costruzione di opere pubbliche a qualsiasi altra regione ».

Le ferrovie che ancora dovrebbero costruirsi in Sicilia, per rimediare agli errori del tracciato della sua rete principale, sono quelle elencate in una tabella che fu an-

nessa alla relazione della Commissione che esaminò la legge del 1902, per indicarle alla speciale attenzione della Camera, e cioè:

1° Giardini-Leonforte, che da Nicosia andrebbe da una parte a Mistretta e dall'altra a Termini-Imerese;

2° Paternò-Nicosia;

3° Siracusa-Ragusa-Vizzini;

4° Vittoria-Bissari-Vizzini;

5° Piazza Armerina-Canicattì;

6° Trapani-Castellammare del Golfo;

7° Terranova-Caltagirone-Piazza Armerina;

8° Bosco Etneo.

Queste ferrovie — siamo sinceri — non sono tutte ugualmente difficili a costruirsi, e perciò l'onorevole Tedesco, ministro del tesoro, si è recisamente opposto ad aumentare in via generale, senza alcuna distinzione, il sussidio chilometrico. Bisogna esaminare — egli pensa — di ciascuna il progetto, stabilirne il giusto sussidio, e, ciò che più importa, la graduatoria in ragione dell'urgenza, poichè è evidente che non tutte potranno essere nello stesso tempo costruite.

Orbene, tenuto conto delle preoccupazioni dell'onorevole Tedesco, e delle condizioni del bilancio, ch'è stato e sarà ancor più gravato da ingenti spese per la difesa contro il nemico esterno e contro il non meno temibile nemico interno, l'analfabetismo, io chiedo un ben modesto provvedimento, limitato alla pronta costruzione di quelle tra le dette linee che saranno riconosciute più urgenti.

Tra esse, *potior in tempore, potior in jure*, è la Paternò-Nicosia con le sue diramazioni, il cui progetto, approvato fin dal 1885, attende ancora, dopo ventisei anni, d'esser eseguito!

Tale provvedimento, che anche l'onorevole Pantano caldeggia, non limitato però alla sola Sicilia, potrebbe essere opportunamente studiato durante lo scorcio dell'anno, per emetterlo entro il febbraio del 1911.

L'onorevole Tedesco, maestro nella materia, in un brillante discorso, pronunziato parecchi anni or sono, opportunamente rassomigliò la legislazione sulle ferrovie secondarie all'inferma di Dante,

Che non può trovar posa in su le piume,
Ma con dar volta suo dolore scherma.

Ora mi auguro che egli e l'onorevole Sacchi sapranno escogitare la ricetta, destinata a guarire l'inferma, prima ancora che la

malattia, divenuta cronica, sia dichiarata inguaribile con gli ordinari rimedi.

La data del 1911 in cui la legge dovrebbe essere emanata mi è cagione a bene sperare.

L'Italia si prepara a festeggiare a Roma e a Torino le nozze d'oro con la libertà. (*Interruzione del deputato Maggiorino Ferraris*).

In questa fausta ricorrenza io confido che il Governo vorrà proporre e la Camera approvare una legge che finalmente affronti con sincerità e serietà di propositi il grave problema oggi appena accennato.

È sarà questo un atto degno della commemorazione di quei fausti avvenimenti che hanno affratellato tutti i paesi d'Italia in un indissolubile patto di reciproco amore. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno degli onorevoli Milana, De Felice-Giuffrida e Auteri-Berretta:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per la costruzione di ferrovie nelle quali siano comprese la Paternò-Nicosia e la ferrovia elettrica del Bosco Etneo ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Milana ha facoltà di svolgerlo.

Raccomando però a lui, come a tutti i colleghi che hanno presentato ordini del giorno, che, pur esercitando il loro diritto, procurino di parlare quanto più brevemente possibile.

MILANA. Dal momento che l'onorevole ministro ha accettato la proposta dell'onorevole Pantano e di altri colleghi, io dirò solo brevissimamente come la ferrovia Paternò-Nicosia e la ferrovia elettrica del Bosco Etneo (di cui non ha detto parola l'onorevole ministro) meritino veramente di essere comprese...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto: « anche tutte le altre... ».

MILANA. ...nell'elenco Pantano. Non dirò di più: dirò semplicemente questo: che oltre quello che è già stato stabilito sulla necessità che quelle linee di montagna siano assolutamente considerate, c'è ancora un fatto importantissimo. Quella linea Paternò-Nicosia farebbe capo a Nicosia capoluogo di circondario e quindi a Catania capoluogo di provincia. È deplorabile che ancora ci siano capoluoghi di circondario i quali non

possono essere riuniti al capoluogo di provincia; e perciò sono lieto di poter ringraziare il ministro, il quale ha detto che terrà in grande considerazione la Paternò-Nicosia. E la ferrovia elettrica del Bosco Etneo? Anche quella credo che corrisponda a tutte le esigenze per cui si rende necessario l'aumento del sussidio chilometrico. È una linea di montagna che unirebbe molti paesi che rappresentano diverse migliaia di abitanti col capoluogo Catania; ed io sono sicuro che l'onorevole ministro, anche per questa linea, accetterà il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno dell'onorevole Cutrufelli:

« La Camera, riconoscendo che lo stesso trattamento che vuol farsi alle complementari di Calabria e Basilicata debba farsi a quelle di Sicilia, invita il Governo a provvedere.

« Cutrufelli ».

« La Camera esprime l'augurio che dalla conferenza testè avvenuta sortano migliorate le comunicazioni italo-francesi e invita il Governo ad accogliere analoghe iniziative che venissero dagli Stati interessati per il miglioramento di quelle con la Svizzera e la Germania allo scopo di favorire specialmente le nostre esportazioni agricole con i noli meno costosi.

« Cutrufelli, Zaccagnino, Faranda, Mendaia ».

Domando se questi ordini del giorno siano appoggiati.

(Sono appoggiati).

L'onorevole Cutrufelli ha facoltà di svolgerli.

CUTRUFELLI. Onorevoli colleghi, pochissime parole. (*Bravo!*)

Discutendosi questa legge, non avrei voluto che aver parole di plauso per il Governo, il quale avvia finalmente sopra una strada pratica il risveglio economico del Mezzogiorno. Però questo progetto di legge ha un punto nero che desidero chiarire.

Inoltre desidero fare una raccomandazione.

Il punto nero riguarda la Sicilia; la raccomandazione si riferisce principalmente alle regioni settentrionali.

Mi occupo prima del punto nero.

In parecchie relazioni parlamentari si accenna ad un certo numero di linee secondarie della Sicilia, della Calabria e della Basilicata, come linee la cui costruzione si

reputa indispensabile. Sono linee che hanno presso a poco la stessa importanza, e godono dello stesso sussidio chilometrico. Il disegno di legge che è ora in discussione viene a turbare il presente stato di cose, e dà un maggior sussidio alle linee della Calabria e della Basilicata, mentre lascia il sussidio che avevano prima alle linee della Sicilia.

Onorevoli colleghi, ciò mette noi in una condizione assolutamente disastrosa.

Ed io che ricordo quanti sacrifici ci sia costata la Giardini-Leonforte, quella Giardini-Leonforte che dovrebbe aprire la via dal mare al centro dell'isola nostra, non posso restare indifferente, vedendo che l'onorevole ministro ha persino trascurato di ricordarla...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Io ho esemplificato, non ho fatto l'elenco di tutte le linee.

CUTRUFELLI. Noi credevamo di essere al principio della fine. Una società aveva accettato di fare lo studio del primo tronco Giardini-Francavilla-Randazzo. La nuova legge ci sbarra la strada.

Essendoci molte linee di eguale importanza le società affluiranno a quelle che hanno maggiore sussidio, e le linee della Sicilia saranno inesorabilmente condannate.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ieri interrompendo l'onorevole De Felice, diceva che le società accorreranno dove c'è il reddito. Sono d'accordo con lei...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non ho detto così; ella non era presente. (*Interruzioni*).

CUTRUFELLI. Ero presente, ed ho inteso bene.

Sono d'accordo con lei, onorevole Sacchi; ma ella deve convenire che in queste linee secondarie il sussidio chilometrico è gran parte del reddito stesso.

Se poi ella aumenta il sussidio siamo di accordo. (*Altre interruzioni*).

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

CUTRUFELLI. Lo capisco, la Camera è stanca; ma nè la Camera, nè il Governo, vorranno mettere il cappio al collo... (*Vivi rumori*).

Gridate pure, onorevoli colleghi, tanto le vostre grida non mi turbano. Non vorranno, dicevo, metterci il cappio al collo, nè crearci una condizione di inferiorità. Confido, quindi, che entrando nel nostro ordine di idee, il Governo accoglierà la nostra proposta...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se è già accettata!

CUTRUFELLI. ...di dare cioè, alla Sicilia, lo stesso trattamento che alla Calabria ed alla Basilicata.

Prendo atto della dichiarazione che l'onorevole Sacchi ha fatto interrompendomi; domani vedremo sino a che punto sarà veramente accettata.

Ho finito riguardo al mio primo ordine del giorno e vengo al secondo.

Io penso che, mentre discutiamo una legge che tende al risveglio economico del Mezzogiorno, sia doveroso di pensare anche ai bisogni del Nord. La questione è molto più importante di quanto sembra. In questo momento sul tappeto internazionale si discute il problema dei grandi valichi alpini; io vorrei, onorevole ministro, che l'Italia intervenisse a questa discussione, e non arrivasse, come qualche altra volta è arrivata, all'ultim'ora.

Mi compiaccio del risultato che hanno avuto le recenti pratiche tra l'Italia e la Francia, a proposito di ulteriori eventuali comunicazioni, e voglio augurarmi che i buoni rapporti saranno continuati e daranno sempre migliori risultati. Ma vorrei, ed in ciò consiste la mia raccomandazione, che il Governo tenesse lo stesso atteggiamento colla Svizzera e colla Germania, in ordine ai valichi che, presto o tardi, saranno costruiti tra l'Italia e queste due nazioni. L'onorevole ministro, pochi giorni fa, assicurava di aver dato agli studi d'una Commissione il problema del valico tra il Brennero ed il Gottardo.

Io esprimo il desiderio che questi studi non abbiano molto a ritardare e che il Governo, nel prendere le sue decisioni, si faccia guidare essenzialmente, come certamente si farà guidare, dall'interesse generale del paese. E l'interesse generale del paese consiste nell'ottenere la bontà dei traffici e la economia dei trasporti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Lucifero e Berlingieri. Ne do lettura:

« La Camera confida che il Governo, nella definitiva approvazione dei progetti, curerà precipuamente che i tracciati si accostino al maggior numero possibile di centri abitati e passa alla discussione degli articoli. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

L'onorevole Lucifero ha facoltà di svolgerlo.

LUCIFERO. La Camera ed il Governo sanno come questo disegno di legge sia stato accolto con vero entusiasmo e con viva fiducia da parte delle provincie della Lucania e della Calabria. Era un lungo voto ed un tardo debito: lo Stato lo paga e le regioni lucane e calabresi, pur sapendo di averne il diritto, sono grate a chi preparò il disegno di legge e a chi lo portò dinanzi alla Camera.

Ed io sento il dovere di manifestare questa gratitudine all'onorevole Bertolini, che parecchie volte, adempiendo al mio dovere, ho dovuto, non dirò attaccare, ma censurare nell'opera sua.

Dopo questa ammenda onorevole, che non è effetto di pentimento, ma una pura constatazione di verità, devo dichiarare che faccio appello al patriottismo di tutti i rappresentanti delle varie regioni nella Camera perchè non s'intralei l'approvazione di questo disegno di legge. (*Approvazioni*).

Nessuno, come l'onorevole ministro disse testè, nessuno dei desiderî manifestati e oralmente e per iscritto, e per emendamenti e per ordini del giorno, risponde ad altissimi interessi delle regioni e quindi, conseguentemente, nazionali; ma nessun dubbio altresì che se volessimo tutti questi bisogni coordinare e soddisfare in occasione di una legge presentata per speciali regioni, noi ne renderemmo impossibile l'approvazione senza avvicinarci neppure al compimento di quei giusti desiderî di cui si sono fatti eloquenti sostenitori coloro che hanno parlato prima e che parleranno dopo di me. (*Approvazioni*).

Quindi reputo che il miglior servizio che si possa rendere alla legge è quello di farla giungere rapidamente alla fine. Io non farò che rivolgere una o due raccomandazioni soltanto all'onorevole ministro (*Il deputato Artom parla con l'onorevole ministro dei lavori pubblici*) che prego l'onorevole Artom di volere lasciare in pace per qualche minuto. (*ilarità*).

Io reputo che fra tutte le buonissime cose dette dall'onorevole ministro, ve ne sia una di grande importanza, che la Camera deve considerare, ed è quella che per la concessione di queste linee occorre precipuamente tener conto della serietà di coloro che dovranno costruirle.

È inutile tener dietro a speranze di miglioramenti finanziari quando non si abbiano quelle garanzie di serietà per le so-

cietà che devono costruire. L'Italia è piena di delusioni: non appaltiamo delusioni invece di lavori! Abbiamo fiducia nella serietà del Governo e dei corpi consultivi che devono giudicare di queste condizioni e passiamo oltre.

Alcune considerazioni di ordine locale sono costrette a far presenti all'onorevole ministro. Una è quella che l'innesto della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, secondo hanno espresso parecchi oratori, e specialmente l'onorevole Casolini, sia fatto per Catanzaro-Città. È un desiderio, è un debito che si deve pagare a Catanzaro, e verrebbe in gran parte deluso lo scopo di quella linea ove non si conducesse l'innesto proprio al centro maggiore ove tutti gli interessi, siano economici, siano morali, convergono e si affermano.

So che tanto la provincia di Cosenza, quanto quella di Catanzaro sono unanimi in questo desiderio che alcuni progetti tecnici hanno dimostrato raggiungibile e che sono sicuro che l'abilità degli ingegneri, che saranno preposti allo studio definitivo, dimostrerà non solo raggiungibile, ma pratico ed utile.

Altra vivissima raccomandazione che devo rivolgere all'onorevole ministro è quella che riguarda il percorso della ferrovia Silana.

Badi l'onorevole ministro che questa è raccomandazione che trascende le solite di indole elettorale, tanto più che il mio collegio è assolutamente fuori di questione, perchè da San Giovanni in Fiore in su il tracciato ne è fuori.

Ma tutta la popolazione silana si sentirebbe defraudata ove il tracciato del percorso fosse condotto col solo criterio della brevità, lasciando da parte tutti quei numerosi comuni che da tanti anni desiderano questa ferrovia, la quale così solo potrebbe riescire proficua ed efficace.

Ove il percorso non fosse condotto con questo criterio, naturalmente questa ferrovia tanto desiderata e giustamente aspettata, tornerebbe una vera delusione.

Associandomi in parte a quello che l'onorevole Turco disse e che l'onorevole ministro ha accettato, cioè di protrarre le linee fino agli sbocchi marittimi corrispondenti, raccomando che la partenza della Silana avvenga dal porto di Cotrone. È un piccolo tratto di ferrovia che riuscirebbe di grandissimo utile al commercio, andando dal porto di Cotrone alla stazione.

E con questo credo di aver adempiuto

al mio dovere, incoraggiando il Governo a procedere rapidamente verso la soluzione di questo problema e raccomandando alla Camera di non insistere troppo in tutta quella immensa congerie di emendamenti che, se dovessero esser votati tutti, finirebbero col far divenire questa, che è una legge di speranza, una legge di delusione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Maggiorino Ferraris e Molina:

« La Camera, constatando che il Piemonte è l'unica regione d'Italia, per la quale non è data completa esecuzione alla legge ferroviaria organica del 12 luglio 1908; di fronte alla insufficienza ed all'inutile e doloroso dispendio dell'attuale servizio ferroviario fra Savona ed il Piemonte;

ritenendo che il ripristino dell'alinea *f* dell'articolo 1 della legge 12 luglio 1908 non porterà aggravio allo Stato, trattandosi di un raccordo di soli 14 chilometri, ed in ragione della grandezza del traffico e della minore percorrenza delle merci;

confida che il Governo, ispirandosi a criteri di giustizia e di savia amministrazione ferroviaria e finanziaria, ripristinerà nella presente legge l'alinea *f* della legge 12 luglio 1908 e passa all'ordine del giorno ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

FERRARIS MAGGIORINO. Chiedo ai colleghi soltanto pochi minuti di cortese attenzione poichè debbo, per la seconda volta e spero per l'ultima, adempiere ad un penoso dovere.]

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ne riparlerà in occasione del disegno di legge speciale.

FERRARIS MAGGIORINO. Allora tacerò. Pongo la questione come l'ha posta l'onorevole Nofri ed anche come l'ha posta l'onorevole ministro: stiamo con questo disegno di legge nei limiti dei diritti veramente acquisiti, eliminiamo tutte le linee per le quali non vi è nessuno studio, nessuna determinazione di spesa, nessun ammontare preciso di oneri. Qui deve trattarsi di un disegno di legge di mera esecuzione.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Sì, ma per la sola Basilicata e Calabria.

PRESIDENTE. Rivolgo a tutti viva preghiera di non interrompere.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non è una interruzione, è un chiarimento.

FERRARIS MAGGIORINO. Comincio col premettere che i ventisei firmatari dell'articolo aggiuntivo non domandano nè una grande rete, nè una grande spesa, ma soltanto quattordici chilometri di ferrovia che sono preventivati di un reddito di oltre 50,000 lire a chilometro e pagano qualsiasi spesa di costruzione e di esercizio.

Quindi mettiamo il problema bene in chiaro. Il Governo, se costruisce la linea, fa un eccellente affare e non è già per ragioni economiche e tecniche (lo sappiamo tutti e mi fa piacere l'adesione del ministro dei lavori pubblici) che il raccordo di quattordici chilometri già votato non è stato eseguito.

Mi si dice che questa non è la sede. Ella, onorevole ministro, è più autorevole parlamentare di me, ma anch'io sono da 25 anni in questa Camera e credo di avere una certa competenza. Noi abbiamo un disegno di legge che modifica l'alinea *b* della legge 12 luglio 1908; perchè non si può nello stesso disegno di legge ripristinare l'alinea *f* della stessa legge? La teoria contraria non è assolutamente accettabile; quanto propongo si potrà o meno accettare nel merito, ma non può discutersi sulla questione di procedura: faccio appello all'autorità parlamentare dell'onorevole Lacava presidente della Commissione e dell'onorevole Chimirri.

Noi non domandiamo nessun aggravio allo Stato perchè quando la linea fosse eseguita un milione e più di tonnellate di merci all'anno, 340 vagoni oggi in media al giorno, 500 vagoni al giorno nei prossimi anni passeranno per questo tronco che frutterà non meno di 50,000 lire a chilometro.

Discutiamo qui di una legge di 1,200 chilometri, che siamo pronti a votare, che è preventivata su un reddito iniziale di 4,000 lire a chilometro. Chiediamo non che si faccia una linea nuova, ma che si eseguisca una legge che preventivava 14 chilometri invece di 1,200, che daranno 50 mila lire a chilometro.

Capite subito, che non sono le ragioni finanziarie e tecniche che contrastano l'esecuzione di questa legge. Ci fu un dissenso nella nostra deputazione; ma ora non esiste più.

Vi [dirò di più; la legge era talmente

in corso che gli ingegneri furono sul posto, compilarono il progetto di esecuzione, piantarono i punti trigonometrici per l'appalto, fecero il capitolato ed annunziarono l'appalto: ma poi, dolorosi dissensi fra la deputazione piemontese ora fortunatamente cessati (perchè abbiamo le firme dall'onorevole Astengo di Savona, fino ai deputati di Aosta e del Monte Bianco in 26, tutti concordi, splendido esempio di pace e di solidarietà), hanno arenato l'esecuzione della legge.

Vi dirò in brevi parole di che cosa si tratta. Quando queste ferrovie furono costruite, il porto di Savona quasi non esisteva: si fecero allora due linee, una principale occidentale che doveva servire di diretta dal porto, ed una orientale secondaria la quale non aveva allacciamenti perchè era una linea locale.

La prima linea per le sue continue frane, per due pendenze e contro pendenze del 25 per mille come il San Gottardo e che la trazione elettrica potrà facilitare, ma con spesa enorme, serve poco al traffico merci e la Direzione delle ferrovie di Stato ha saviamente pensato di riversare detto traffico sulla linea secondaria la quale aveva otto o dieci vagoni di transito ed oggi ne ha 400.

Questa linea quindi non basta più, perchè finisce contro un muro.

Non siamo noi qui per ragioni di interessi locali. I nostri interessi locali domandano altri ampliamenti ferroviari che abbiamo chiesti e propugnati; è il Governo di sua iniziativa, con la nota del 16 maggio 1908, che dichiarava che per l'economia dell'esercizio bisognava costruire questo raccordo perchè costava poco, rendeva molto ed era di facilissima esecuzione, ed era questa la dichiarazione ufficiale del Governo, affatto indipendente dall'allacciamento Ceva-Mondovì-Fossano che noi siamo lieti che sia stato consentito, ed ora anzi desideriamo sapere a che punto sono i lavori.

Si renda dunque conto, onorevole ministro, di questa condizione di cose. Quando domandiamo di concedere questa linea molto lucrosa all'industria privata — perchè non vogliamo che il Governo ci dica vi si dà la linea senza il traffico — ci si risponde no, non la concediamo col traffico perchè sarebbe troppo lucrosa per il concessionario; e quando diciamo la costruite voi, ci si dice no, perchè voi non volete spendere.

Questa è la situazione vera. Quando diciamo: si faccia un piccolo raccordo locale con le cinquemila lire a chilometro ci si risponde

no, perchè ci guasta la soluzione del problema generale.

Quindi non concessione privata, non costruzione da parte dello Stato, non concessione di un piccolo tronco locale che faremmo a nostre spese, non costruzione da parte dello Stato del suo allacciamento che non è fatto per interesse locale, ma per interesse generale del Piemonte.

Ora io lo domando al Governo, lo domando ai ministri, non so se ad antichi amici e se mi permettano di chiamarli così. E mi duole che non sia presente l'onorevole Luzzatti, perchè l'onorevole Luzzatti al pari dell'onorevole Chimirri essendo venuti in quei posti (ed all'onorevole Luzzatti come all'onorevole Chimirri noi siamo legati da particolare devozione per il culto che essi hanno serbato ad una grande e venerata memoria parlamentare, quella di Giuseppe Saracco) essi conoscono perfettamente la questione, e l'onorevole Luzzatti, che in trenta anni mi dà sempre tante e costanti prove di amicizia quando non è al Governo, (*Si ride*) probabilmente in questo momento non vorrebbe fare un atto di contrizione, ma un semplice atto di constatazione, come ha detto l'onorevole Lucifero, anche per non mettere me nella condizione di votargli sempre contro per riacquistare l'amicizia sua! (*Si ride*).

È tardi e concludo. Ringrazio i nostri colleghi che in questa occasione mi hanno dato prove di solidarietà e ringrazio soprattutto i colleghi della Sicilia, l'onorevole La Via e l'onorevole Cutrufelli, che hanno avuto parole così gentili per il Nord, ed essi sanno che io conto poco, ma che in tutte le questioni del Mezzogiorno noi portiamo caldo nel cuore il sentimento dell'unità e della solidarietà nazionale ed io vi ho sempre portato la mia penna o la mia debole parola. (*Approvazioni*).

Ed io chiedo a voi, onorevoli colleghi: se vi trovaste in questa condizione: che non voi aveste chiesto, ma il Governo, contro i vostri interessi locali, vi avesse imposto un tronco di interesse generale per nove milioni e con questo avesse pacificato l'agitazione in Piemonte ed avesse ottenuto tutti i vostri voti per la legge del 1908 e l'anno dopo, con un articolo di stralcio, avesse mantenuto tutta la legge del 1908 per 800 o 900 milioni, stralciando — diciamo così — proprio i nove milioni sulla vostra pelle, nove milioni che costano un milione all'anno sul bilancio dello Stato, perchè si fanno percorrere per un milione di tonnellate di merce 48 chi-

lometri di andata in più e poi di ritorno a vuoto (lo ha dichiarato la Direzione generale delle ferrovie), per non eseguire la legge, io vi domando: deputati di Sicilia, di Calabria, di Basilicata, non vi ribellereste voi, ed avreste ragione? (*Approvazioni — Commenti*).

E mi fa piacere vedere questa adesione dei colleghi ed io spero che essi mi daranno prova di solidarietà, e, viva Dio! finchè vivrò con la modesta opera mia contraccambierò questa loro solidarietà.

E lasciate che io dica francamente: Le nostre popolazioni che non possono costruire linee locali, perchè guasterebbe il problema generale, nè linee d'interesse generale perchè lo Stato non le fa (e si tratta di 14 chilometri) non sanno più che fare!

E sapete voi che cosa è accaduto a Savona? Io non sono di Savona, ma la Camera di commercio ha fatto fare questa fotografia del porto di Savona (*Mostra una fotografia*) con quindici piroscafi che non possono entrare in porto ed ha potuto così convincere l'opinione pubblica.

Ora, un altr'anno, se il Presidente ce lo permette, io farò delle proiezioni luminose (*Si ride*) per far vedere che si portano vagoni al 25 per mille ed a 400 metri sul livello del mare, quando abbiamo una linea piana che discende! Lo sanno tutti nei nostri paesi e ne ridono tutti.

A Savona dunque non potevano avere vagoni in nessun modo e sotto nessun titolo.

Un giorno c'era un vagone di carbone destinato ad una amministrazione dello Stato. I bravi facchini di Savona, che sono molto laboriosi, lo caricarono tranquillamente, poi posero le spalle sotto e al grido di: « Issa! » come al fatidico grido di Balilla, gettarono carbone e vagone in mare.

All'indomani i vagoni c'erano per tutto il porto. (*Commenti*).

Quest'anno appena videro che il Governo aveva ritirato i nove milioni fecero una serrata di un giorno: tutti i negozi chiusi, tutto il porto con pennoni a lutto, tutta la vita cittadina arrestata, seimila persone sulle pubbliche piazze, noi in mezzo a loro a raccomandare l'ordine e la calma. E l'ordine e la calma furono mantenuti in un modo veramente meraviglioso da quei carbonai, neri del loro carbone, che avevano sospesa la loro giornata di lavoro, perchè liberi cittadini avevano diritto al rispetto delle leggi dello Stato.

Or bene, onorevole ministro, sarà questa l'ultima volta che io perorerò questa causa.

perchè la peroreranno gli operai dei nostri paesi.

Io non sono il loro deputato, sono di là dall'Appennino; ma la causa giusta deve essere sacra a tutti gli uomini. La peroreranno gli operai e noi, ci perdoneranno gli onorevoli ministri, non saremo più là a predicare la calma, non passeremo alla parte opposta; ma ci asterremo. Noi abbiamo fatto qui il nostro dovere e diremo loro: Rivolgetevi al Governo, perchè faccia quello cui voi avete diritto.

Quindi ringrazio i miei colleghi della Sicilia dell'appoggio datomi e sono lieto della nostra simpatica fusione e noi ritorneremo alla celebrazione del 1911 in questo modo: la legge del 1908 si esegue, si accelera, si intensifica, come ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè questo è un progetto di intensificazione della legge del 1908, per tutta l'Italia. Una regione sola per quattordici chilometri, che fruttano largamente all'erario, è fuori della esecuzione della legge, è fuori dell'intensificazione della legge.

Questa regione, onorevoli colleghi, salutata patriotticamente: è il Piemonte, i cui padri morirono per questa Italia che noi ameremo ugualmente, nonostante le grandi e penose ingiustizie, che in questo momento si vanno perpetrando. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Pietravalle, così concepito:

« La Camera, confida che il Governo estenderà alla provincia di Molise le provvidenze e per integrare la deficientissima rete ferroviaria, aiutando per ora le iniziative locali con equi sussidi per lo studio dei progetti, per favorirne quindi la costruzione mediante le norme di concessioni e sovvenzioni accordate col presente disegno di legge ».

Chiedo se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Pietravalle ha facoltà di svolgerlo.

PIETRAVALLE Onorevoli colleghi, non avrei presentato quest'ordine del giorno, pel quale invoco pochi minuti di benevola attenzione dalla Camera, se non avessi visto attorno a questo disegno di legge risvegliarsi ed intrecciarsi desideri, bisogni, richieste di altre regioni dell'Italia meridionale e persino proteste che riguardano quelle del-

l'Alta Italia, quale il Piemonte, così come le ha esposte il collega nostro Ferraris Maggiorino. Io ho creduto di presentarlo per ricordare alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che il Molise è rimasto sempre trasandato dalle varie leggi speciali riguardanti la rete ferroviaria dell'Italia meridionale, mentre, onorevole ministro, è forse la più infelice regione del Mezzogiorno sotto il riguardo del traffico ferroviario. La grande maggioranza degli abitanti molisani si trova a distanze enormi dalle linee ferrate; e si debbono affrontare viaggi penosi, onerosi, con preadamitiche corriere postali, e spesso a schiena di muli, attraverso aspre vie, spesso in stagioni inclementi in quella regione alpestre, per poter raggiungere una stazione ferroviaria.

E non è questa l'ora per qui ricordare che i deformi ed insufficienti tronchi delle ferrovie molisane sono stati condotti per le gioaie dei monti, giacchè o dovevano servire come una fonte d'ingordi guadagni per la società costruttrice (parlo della Termoli-Campobasso-Benevento, dagli strani e lunghi percorsi chilometrici, per aumentare sussidi e contributi dello Stato), o per saziare ingiusti appetiti locali e nefaste potenze politiche di tempi ormai andati, essendo stato portato sino a 1350 metri sul livello del mare il tronco da Isernia verso Sulmona, per avere forse il cattivo gusto di poter dire che abbiamo un tratto di ferrovia, che è il più alto d'Europa. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Ma prego di far silenzio!

PIETRAVALLE. Io qui non domando costruzioni, onorevole ministro, nè promesse di leggi immediate che il Molise chiederà a suo tempo alla tarda ma innegabile giustizia dello Stato. No; io, prendendo fugace occasione dal presente disegno di legge per le provincie calabro-lucane, ho voluto semplicemente adempiere al dovere di presentare una preghiera. Il Molise s'appresta, con le poverissime sue iniziative locali, a studiare progetti di ferrovie economiche, a scartamento ridotto. Le condizioni del bilancio provinciale sono quali risultano da un disegno di legge presentato dal ministro Tedesco; quelle dei bilanci comunali sono disastrosissime, e perciò occorrono sforzi enormi per potersi da essi contribuire per la compilazione dei primi progetti.

Io segnalo la situazione al ministro, perchè cerchi per ora d'integrare queste inizia-

tive locali (si parla di studi) con qualche sussidio da parte del Ministero dei lavori pubblici, affinchè le richieste del Molise possano poggiare su progetti concreti, ed alla sua futura rete di nuove e più razionali ed utili ferrovie si possa dal Governo riconoscere il diritto a quelle concessioni, sovvenzioni, agevolazioni, che questo disegno di legge opportunamente largisce alle consorelle della Basilicata-Calabria, e che io voterò con animo devoto verso le loro giuste aspirazioni. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della minoranza della Commissione.

MANGO, relatore della minoranza della Commissione. Il relatore della minoranza della Commissione a quest'ora si sforzerà il suo discorso, anche perchè è bene che la Camera sia in grado di udire presto l'autorevole parole del relatore della maggioranza.

Se non fossero in giuoco 57 milioni circa da una parte ed una diecina dall'altra, noi potremmo esser paghi di aver vista accolta la tesi subordinata della nostra relazione, la quale prima rilevò tutta la inopportunità, tutta la odiosità della rimozione dello scartamento ordinario sulla Sicignano-Lagonegro; onde fin dalla sua prima tornata si intese nel dovere di rivolgere al ministro un primo ed un secondo quesito sullo scartamento ridotto su sede propria, e sopra quello a terza rotaia; quesiti a cui il Ministero rispose contrariamente, negando la possibilità del calibro ordinario parallelo e concorrente con quello ridotto sulla Sicignano-Lagonegro:

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non la possibilità, la convenienza; perchè s'alterava il piano finanziario.

MANGO, relatore della minoranza della Commissione. Proprio: la convenienza, poichè con i progressi attuali della meccanica, certo nulla è impossibile nel senso vero della parola.

Ma di fronte al diniego del Governo, dopo del quale restava il dubbio che anche si fosse finito con l'accettare oggi la permanenza del calibro ordinario, poteva di esso farsene la soppressione in avvenire specialmente se il relativo esercizio fosse in perdita, vide chiaro la minoranza della Commissione che uno era il mezzo per essere sicuri per sempre della conservazione del calibro ordinario: negare cioè risolutamente la adozione dello scartamento ridotto, e fu per questo che venne alla seconda proposta, per la quale ci sentiamo nel dovere preciso

e categorico, di ripresentarla e chiarirla ora alla Camera, convinti come siamo che per la sua importanza esso merita tutto l'esame del Parlamento.

L'onorevole ministro ha aderito adunque alla nostra tesi subordinata; egli non trova difficoltà a far restare il calibro normale sulla Sicignano-Lagonegro, ed auguriamoci che in avvenire nessuno voglia più attentare ad esso. Ma egli stesso, nel concedere tanto, ha testè enunciata la necessità d'aumentare persino il sussidio di 3,550 lire all'anno nei primi 14 anni, nel mentre ha poi implicitamente confermato che, per i susseguenti 56 anni, anche per questa linea si dovrà pagare alla società concessionaria il sussidio chilometrico di 12 mila lire all'anno, di cui è parola nella mia relazione; onde per metri 78,250 si avrà il canone di lire 277,787, che potrà anche aumentare, sicchè abbiamo circa quattro milioni nel primo periodo, e lire 939 mila all'anno nel secondo, una somma nei 56 anni rispondente ad altri 52 milioni e mezzo, epperò un totale di 56 milioni e mezzo almeno per la Sicignano.

Bell'affare che va a fare la finanza dello Stato per una ferrovia, che al presente di nulla ha bisogno, per la quale al più potrebbe porsi tra Atena e Lagonegro un tratto di sutura di soli 44 chilometri per il passaggio dei treni ridotti senza toccare i precedenti e che, come diremo, sarebbe meglio non concedere mica nè in tutto nè in parte, per la evidente utilità di proseguirla fino a Castrovillari, creandosi così una grande ferrovia di 160 chilometri da Sicignano a Lagonegro tutta a scartamento ordinario.

E non è solo una ragione di buona finanza che ci consiglia questo, ma soprattutto la necessità di avere una linea di grande importanza militare, che rappresenti la linea dorsale delle Calabrie, destinata alla difesa della patria, se la linea litoranea, che corre lungo il Tirreno, fosse minacciata dal mare. Io non ripeterò quanto su questo ho esposto nella mia relazione di minoranza; nè, poichè l'ora incalza, rileggerò il parere autorevole dato dalla Commissione Reale nel 1902, che conchiudeva per l'importanza strategica di questa linea Lagonegro-Castrovillari. Mi basterà per propizzarle la simpatia di quanti con tanta benevolenza mi state ora ascoltando, il notare subito che per farla a calibro ridotto spenderemo, sia pur calcolandosi gli ammortamenti, gl'interessi ed altro, una somma minore, e forse non di poco di quella che

il disegno di legge ci propone pagare al concessionario.

L'onorevole ministro poco fa ci ha detto che in questa discussione egli non può accettare alcuna richiesta, la quale importi un onere allo Stato. Benissimo, ma non vorrà allora egli rifiutarsi ad accogliere le nostre proposte, le quali, invece, vengono proprio in soccorso della finanza dello Stato per 56 milioni e mezzo con certezza, e per un'altra diecina con molta probabilità.

La minoranza della Commissione ha dimostrato, con le cifre alla mano, come, se, non solo la Sicignano-Lagonegro venisse conservata all'esercizio di Stato senza terza rotaia, ma anche la susseguente linea fino a Castrovillari venisse fatta a scartamento ordinario ed a cura dello Stato, si avrebbe, oltre al risparmio di 56 milioni e mezzo suddetto, un altro rilevantisimo. Infatti essendo quella lunga metri 80,250 col sussidio chilometrico di lire 14,300 nel primo periodo si ha l'onere annuo di lire 1,147,575, che se la linea si costruisce in un paio di anni, ne restano 12 di pagamento del sussidio a primo tipo, quindi ben 13 milioni e mezzo in un primo periodo. Per il secondo poi a lire 12 mila si hanno lire 963 mila all'anno, che per 56 anni formano circa 54 milioni, donde un complessivo di 67 milioni nel mentre la Commissione Reale preventivava circa 37 milioni la sua costruzione a calibro ordinario che con gl'interessi dà sempre una somma minore di quella proposta.

Ed allora, onorevole ministro, se la minoranza della Commissione le porge ora il mezzo come riparare a gravi errori in tempo, nel mentre la stessa finanza dello Stato va ad alleggerirsi di un maggior peso di molte diecine di milioni...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Dovremo esser grati.

MANGO. ...sicuro! Nella sua cortesia ella dice la pura verità: proprio, esser grati, e questa coscienza nostra di sostenere una tesi giusta e santa sotto tutti i rapporti, ne dà la fede di combattere fino all'ultimo, sicuri che non sarà nostra la colpa se si vorranno chiudere gli occhi di fronte al bene tangibile. (*Approvazioni*).

Io temo però che le modeste proposte della minoranza non siano state bene e serenamente valutate, preoccupati da preconcetti e da pregiudiziali, che non hanno fondamento; non volendo il ministro turbare quella che gli sembra un'arca santa, la finanza del suo progetto come egli la ha concepita. Finanza che io non trovo im-

peccabile, e per la quale, non divido tutti i suoi entusiasmi; non li divido per la parte riguardante le due linee delle quali più specialmente mi occupo, non la divido forse neppure per la stessa larga misura dei sussidii chilometrici annuali, così come sono proposti.

Ma bisogna porre da banda i preconcetti allorquando, ripeto, sono a diecine assai i milioni in giuoco, e quando soprattutto si tratta di fare il meglio. E che il meglio sia il calibro normale sulla Lagongero-Castrovillari, lo dico ora, come lo ho tante volte ripetuto non solo io, onorevole Sacchi, ma uno che lei stesso non può non ritenere un parlamentare autorevolissimo, cioè proprio lei.

Sicuro, io su questa tesi ho la fortuna di avere proprio lei come alleato; non la sua persona dell'oggi — poichè quando si siede al banco dei ministri, sia pure che la responsabilità del potere faccia mutare un po' le idee — ma il Sacchi del 1902, quando era qui su questi nostri banchi a fare un po' l'opposizione, sia pure a color di rosa.

Ella nella discussione sulle complementari sostenne la necessità dello scartamento ordinario, e vada la nostra lode al deputato del 1902; speriamo però se la voglia meritare anche nella sua nuova edizione il ministro del 1910. (*Si ride*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ho ripetuto oggi qui: allora avrei fatto questo, ma le leggi successive hanno cambiato le circostanze.

MANGO. Non parli di leggi successive, qui siamo ora a farne un'altra; e muteremo le precedenti se ci convinceremo che quelle han fatto male.

Il ministro del tempo, l'onorevole Balenzano, trovò a ridire con lei, proprio come oggi si fa con me.

Voci. Fra dieci anni lo farà lei.

MANGO. Grazie; ma non facciamo oroscopi sbagliati col solleone...

Il Balenzano con una certa energia di linguaggio quasi la investì dicendo che lei, onorevole Sacchi, quasi esagerava nell'importanza dello scartamento ordinario, poichè ella aveva detto che con i mezzi moderni perfino le tramvie si tengono a scartamento ordinario. (*Movimenti del ministro dei lavori pubblici*).

Oh! onorevole Sacchi, ho qui il discorso suo, e la risposta del ministro Balenzano, che ecco come disse:

«L'onorevole Sacchi ha detto che oggi si tende dappertutto, anche per le tramvie,

ad avere lo scartamento ordinario, imperocchè quello ridotto è quasi bandito. Non è molto esatto ella, onorevole Sacchi. Ho qui una pubblicazione recentissima di un nostro egregio funzionario, che è andato in Francia ad esaminare le linee a scartamento ridotto, ed ha trovato che solo da due anni ben 636 chilometri sono stati da sezione ordinaria mutati in ridotta ».

Alleato preziosissimo dell'ieri, onorevole Sacchi, non vorrà oggi trovare un fine di non ricevere, proprio in queste passate leggi, che, se sono sbagliate, abbiamo il sacro dovere di correggere. (*Bravo!*)

Perchè non persiste nelle sue lodevoli opinioni intorno allo scartamento ordinario? Perchè non lo trova tanto più preferibile sulla Lagonegro-Castrovillari, per quanto finanziariamente si farebbe un buon affare, spendendo meno da una parte, ed assicurando allo esercizio di Stato, dall'altra, una linea che in avvenire non potrà che esser di ottimo reddito, quando servisse di collegamento fra la rete Lucana e la Calabrese?

Non mi pare fosse per il Parlamento un ostacolo insormontabile, l'averla già una legge voluta a scartamento ridotto, contro il quale io alla Camera, il senatore Miceli nell'altro ramo del Parlamento, protestammo nel 1902 proprio allorchè la proposta di questa ferrovia venne la prima volta a noi; e da allora una o due volte all'anno, sempre, costantemente, ho protestato in quest'Aula, convinto come sono che si commette un errore, al quale non mi sono mai rassegnato, nè mi rassegnerò, per quanto possa essere reverente ai voleri della Camera.

Certamente io non so vedere alcun ostacolo nelle pregiudiziali, che lei eccepisce. Ella dice che in questa sede siamo in tema d'esecuzione, e non è lecito di mutare nulla. Orbene, onorevole ministro, quando si è innanzi al Parlamento, ed allorchè si sottopone ad esso un grande tema, in cui sono compromessi gravi interessi economici e morali, il Parlamento non ha innanzi a sè alcuna pregiudiziale che valga a fermarlo...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Oh! certo può fare quello che vuole!

MANGO. Proprio, non evvi niente su cui non possa tornare; e non v'è nessuna ragione di non ricevere, quando si tratti di sanzionare irreparabilmente errori gravissimi.

Della esecuzione delle leggi si occupa il Potere esecutivo; ma se esso viene innanzi al Parlamento, non lo fa per quella; ci

viene perchè vuole modificare, migliorare, adattare alle esigenze nuove altre disposizioni che appaiono più opportune.

È, ora che dobbiamo costruire la linea, appaltarla, proprio la sede di modificare ciò che riconosciamo erroneo.

Ed è venuta meno la ragione stessa sulla quale basò il giudizio del Parlamento nel 1902; essa si fondava sulla duplice ragione della minor spesa, e della possibilità solo mercè il calibro ridotto di accostare le stazioni agli abitati.

Abbiamo visto come la prima ragione fosse sfumata; ma è pure la seconda completamente, per quanto inopportuna, andata in fumo, poichè i progetti compilati dalla Direzione generale delle ferrovie hanno ubicate le stazioni a vari chilometri di distanza da paesi dai quali spesso per un vero scherzo esse pigliano il nome.

Errore codesto che la nostra Commissione unanime fa voti non si verifichi; nel mentre specie per i centri maggiori come Lauria, nonchè per gli altri capoluoghi di mandamento è necessità assoluta lo accostar la stazione all'abitato. Solo così il traffico locale sarà attivato, e le ferrovie risponderanno al compito loro, e col cresciuto incremento daranno pure un largo rendimento.

Però noi abbiamo voluto anche richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra le cremagliere, contro le quali noi siamo in modo assoluto, non per vieti pregiudizii, ma perchè è evidente la serie d'inconvenienti gravissimi che esse portano.

Rappresentano al certo anzitutto un intralcio ed una perdita enorme di tempo, ma anche una spesa maggiore, per le tariffe, che si minacciano rendere più elevate su quei tratti. Sicchè se uno deve recarsi da un paese ad un altro vicino, dovrà preferire dieci volte la carrozza, anzichè queste ferrovie tardigrade, quali sono quelle con le cremagliere intercalate.

Ed a proposito: sento il dovere di riferire al ministro una voce che corre insistente, secondo la quale una delle due Società concorrenti avrebbe acquistato per cinque milioni molto materiale non nuovo ad uso di cremagliere; ciò forse proprio in previsione che si andranno a fare i 137 chilometri di ferrovie a cremagliere nella Basilicata e Calabria.

Onorevole ministro, se questo fosse, se cioè quella Società la quale, sia pure come ella ha detto, non ha dritto a preferenze,

perchè l'attribuzione verrà dopo che i corpi consultivi avranno dato il loro parere con il massimo scrupolo — si è assicurata questa grossa partita di materiale più o meno vecchio, vorrà porla in uso ad ogni costo, e noi sappiamo come sono abili, quanto siano sottili le arti di queste Società nel giungere ad assicurarsi un buon affare.

Ne resti adunque avvisato, e se, come confido, vorrà evitare ogni pericolo ed ogni critica, le faccia togliere di mezzo senz'altro queste così invise cremagliere, che staranno bene per arrampicarsi a fini sportivi sulle pendici dei monti della Svizzera, ma non per noi che abbiamo ben altro per il capo che lo sport, e ne preme invece arrivar presto a casa nostra, e con la certezza di giungervi sani. (*Bene!*)

Si usi la trazione elettrica senz'altro, come il progetto dice su questi tratti a cremagliera; con la energia elettrica si vincono pendenze anche forti, e di energie ne abbiamo a dovizia fra l'Agri, il Tanagro, il Coscile e l'Arvo disponendosi di 30 mila cavalli circa; onde anche la soluzione del maggior problema della trazione elettrica sulla intera rete non è difficile, purchè resti assicurata alle industrie locali almeno la metà della energia che si raccoglie, e che è disponibile. Che se poi per dare ai concessionari il carbone bianco, e con diminuzione del canone annuo complessivo richiesto allo Stato si dovesse per caso restare senza energia per i fini industriali, e tutto fosse assorbito dalla locomozione, il Governo certo saprebbe andar adagio, e ben pretendere la protezione la più larga delle industrie, e si paghi pure intero il canone quale ora si preventiva! (*Bene!*)

Ed ora un'ultima osservazione che la relazione di minoranza ha pure fatta, e che si riferisce all'epoca della consegna della Sicignano-Lagonegro, ove venisse scartata la nostra proposta in principale. Ed è che essendo essa una pura linea di collegamento, giacchè su di essa vi sono i 44 chilometri, che servono a tratto di sutura tre le due reti secondarie, non vi è chi non veda non esservi alcuna ragione per sciupare dei milioni, con il consegnarla alla Società prima che non sia pronta la linea susseguente, la quale devesi collegare, pria cioè che non sia fatta la Lagonegro-Castrovillari, almeno nella sua prima metà fino a Rotonda. È chiaro.

Se la Sicignano-Lagonegro per tanto il Governo vuole che abbia pure un terzo binario, per quanto serve a collegare le due reti, se dopo Lagonegro non sarà pronto

all'esercizio alcun tratto non è opportuno consegnarla: il contrario significherebbe gettare delle centinaia di migliaia, dando senza necessità sussidi che certo non sono di misura ristretta.

Ond'è che io ho presentato altresì un articolo sostitutivo speciale, che riguarda appunto questo caso, ed alla cui votazione si passerà ove l'articolo precedente, con il quale chiedo la costruzione diretta dello Stato in tre anni ed a scartamento ordinario, fosse respinto, il che voglio lusingarmi non sarà per essere. Del resto la Lagonegro-Castrovillari votata nel 1902 è fra le più antiche, e farla prima è un dovere.

L'onorevole Sacchi, con parola molto cortese e della quale lo ringrazio, ha testè nel suo discorso detto che io, con la mia controrelazione, ho valorosamente difesa una tesi non facile, nè buona. Ma ha aggiunta la notizia che, se si togliesse al piano finanziario, così come è concepito, una delle linee, la media dei sussidi dovrebbe salire, perchè mentre sono fissati a lire 14,300 a chilometro quelli di costruzione, ne occorresul tratto Lagonegro-Rivello nientemeno che uno di oltre 25 mila, e sull'altro Rivello-Bivio Latronico uno di circa 18 mila. Ora creda pure, onorevole Sacchi, che abilità non ne ho avuta nessuna, sono le cose e la loro voce che parlano e danno rilievo alla grande modestia dei mezzi di difesa di un tema. Con le cifre cui ho accennato si fa anche a calibro normale la Lagonegro-Castrovillari, del resto, quando cessato il primo periodo, che si chiude con l'apertura della intera rete (che ci auguriamo sia brevissimo e non arrivi ai 14 anni fissati con la legge) e quando iniziatosi il secondo periodo comincerà il sussidio unico di 12 mila lire a chilometro su tutta la rete, comprese le linee facili ove vi è la terza rotaia, il margine resta, e non magro, all'assuntore. Altro che ci resta! Quindi se si togliesse dalla convenzione la Sicignano-Lagonegro-Castrovillari, non si comprometterebbe niente della consistenza della convenzione. La minoranza della Commissione quindi insiste sugli emendamenti da essa formulati, confidando che il Governo voglia modificare quanto ci ha detto testè su questo tema. Ad ogni modo noi sentiamo di aver adempito intero al dover nostro: assuma ciascuno la propria responsabilità, specie quando si tratta della difesa nazionale; noi siamo convinti che Governo e Camera sapranno intendere il loro! (*Approvazioni — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'altro relatore, l'onorevole Chimirri.

CHIMIRRI, *relatore*. Onorevole Presidente, per quanto abbia desiderio di essere breve, certamente cinque soli minuti a mezzogiorno non mi bastano per adempiere al mio mandato.

Voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Vista l'ora, trovo giusta l'osservazione dell'onorevole relatore, e

quindi credo opportuno rimettere il seguito di questa discussione alla prossima seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 11.55.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1910 — Tip. della Camera dei Deputati.