

CXCVª TORNATA

SABATO 2 AGOSTO 1919

Presidenza del Presidente BONASI

INDICE

Congedi	pag. 5261
Disegni di legge (discussione di):	
« Riscatto di tutte le linee e tronchi ferroviari tenuti in servizio dalla Compagnia reale delle ferrovie sarde (n. 454) »	5261
Oratori:	
BETTONI, <i>relatore</i>	5266
FERRARIS CARLO	5262
FILOMUSI GUELFI	5265
GARAVETTI	5263
PANTANO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	5267
(approvati un ordine del giorno dei senatori Garavetti e Giordano Apostoli)	5271
Ringraziamenti	5261
Votazione a scrutinio segreto (risultato di)	5272

La seduta è aperta alle ore 16.5.

Sono presenti i ministri delle colonie, della grazia e giustizia e dei culti, delle finanze, del tesoro, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dei trasporti marittimi e ferroviari, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, degli approvvigionamenti e consumi alimentari, delle poste e i telegrafi, dell'assistenza militare e pensioni di guerra, delle terre liberate dal nemico.

BISCARETTI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo gli onorevoli senatori Carissimo, Casalini, Fano e Pullè.

Se non si fanno osservazioni in contrario, questi congedi s'intenderanno accordati.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. La famiglia del nostro compianto senatore Conti ha espresso viva riconoscenza al Senato per la commemorazione fatta e le condoglianze inviate in occasione della morte dell'illustre senatore.

Per lo svolgimento di una interpellanza.

LEONARDI CATTOLICA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI CATTOLICA. Il 24 luglio io presentai insieme con alcuni miei colleghi una interpellanza sulla istruzione professionale. Siccome i ministri interessati sono assenti, mi permetto di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler prendere accordi coi ministri suddetti per fissare il giorno dello svolgimento della mia interpellanza.

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi farò un dovere di comunicare ai miei colleghi interessati il desiderio espresso dall'onorevole senatore Leonardi Cattolica.

Discussione del disegno di legge: « Riscatto di tutte le linee e tronchi ferroviari tenuti in esercizio dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde » (N. 454).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto di tutte le linee e tronchi ferroviari tenuti in

esercizio dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde».

Prego il senatore, segretario, onor. Biscaretti di dar lettura del disegno di legge.

BISCARETTI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 454).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge e do facoltà di parlare al primo iscritto onor. senatore Ferraris Carlo.

FERRARIS CARLO. Io mi sono iscritto a parlare su questo disegno di legge, benchè lo approvi *tote corde* come atto di giustizia reso alla nobilissima Sardegna. Molto bene a questo riguardo la relazione ministeriale, con la quale il progetto fu presentato al Senato, dice: « Il Parlamento italiano in quest'ora solenne della vita nazionale darà prova della sua solidarietà morale e materiale a quell'isola gloriosa che ha riconsacrato col sacrificio più puro e coll'eroismo più fulgido dei suoi figli nel supremo cimento delle rivendicazioni nazionali la sua fede inconcussa nei destini della patria ». Ma io debbo, in occasione di questo disegno di legge, ed anche coll'adesione di alcuni colleghi della Commissione di finanza, risollevarlo, su un esempio concreto e nell'interesse stesso della Sardegna, una questione che ho già trattata nelle discussioni sull'esercizio provvisorio dei bilanci, cioè il fatto che la nostra politica ferroviaria è divisa fra due Ministeri, perchè le ferrovie di Stato dipendono dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari e le ferrovie concesse all'industria privata dipendono dal Ministero dei lavori pubblici. Ed è perciò che questo disegno di legge, benchè di materia ferroviaria, non ci è presentato dal ministro, che pure è detto dei trasporti ferroviari, ma dal ministro dei lavori pubblici. È vero che questi lo ha fatto di concerto col primo. Ma altra cosa è presentare un disegno di legge di « concerto » vale a dire che un ministro dia la sua adesione perchè un collega presenti un disegno di legge in materia un po' comune, altra cosa è presentarlo in nome proprio assumendone precipuamente la responsabilità, ma ottenendone eventualmente anche il meritato onore.

Ad ogni modo, premesso questo, vengo al caso concreto. Soppiata la guerra e costituito il Ministero dei trasporti, sarebbe stato molto

bene che questo nuovo Ministero avesse avuto sotto la sua ingerenza la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, poichè dal Ministero dei trasporti dipende anche la navigazione di Stato fra il continente e la Sardegna. Tale navigazione è un servizio che fa capo al golfo Aranci, dove appunto fa capo anche il servizio delle ferrovie della Compagnia Reale di cui si tratta di riscattare le linee: questa coincidenza avrebbe permesso di coordinare gli orari della navigazione di Stato con quelli delle ferrovie Sarde, il che invece non è avvenuto in modo adeguato e ha dato occasione a non poche lagnanze da parte degli isolani. Inoltre, mentre il servizio delle Reali Sarde andava peggiorando, specialmente per la trazione, il Ministero dei lavori pubblici non aveva potuto mandare che dei commissari, i quali accertarono il male senza potervi provvedere; ma finalmente si è dovuto decidere a rivolgersi al Ministero dei trasporti, perchè per mezzo delle ferrovie di Stato venisse di aiuto alle ferrovie Reali Sarde. Le ferrovie di Stato, non ostante le difficoltà in cui si trovano, purev hanno potuto mandare qualche locomotiva: si trattò di locomotive vecchie, che non erano in grado di prestare molto servizio; ad ogni modo giovarono più queste locomotive che non i commissari mandati dal Ministero dei lavori pubblici.

Ma questo è il passato; guardiamo all'avvenire.

L'art. 2 del disegno di legge è così formulato:

« Al Governo del Re è accordata ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto di cui all'art. 1 e per l'assunzione dell'esercizio da parte delle ferrovie dello Stato ».

Orbene, se le ferrovie concesse all'industria privata, e quindi anche le Reali Sarde, fossero già dipendenti dal Ministero dei trasporti, basterebbero tre organi per compiere quella traslazione: la Compagnia Reale, il Ministero dei trasporti, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Ma siccome le ferrovie Reali Sarde dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, in luogo di tre organi bisogna metterne d'accordo quattro, ed io domando se questo ingranaggio è fatto per giungere sollecitamente allo scopo cui giustamente si tende.

Ma vi è un problema anche più importante.

Le linee dipendenti dalla Compagnia Reale hanno un' estensione di 417 chilometri; ma in Sardegna, oltre a queste ferrovie, esistono 599 chilometri appartenenti alla Società italiana per le strade ferrate secondarie e 97 chilometri appartenenti alla Società delle ferrovie complementari. Sono così altri 696 chilometri di ferrovie concessi all'industria privata. Ora, quando i 417 chilometri della Compagnia Reale saranno passati all'esercizio di Stato, bisognerà coordinare a tale loro esercizio quello delle ferrovie secondarie e complementari, il che sarebbe molto agevolato se queste ferrovie secondarie e complementari dipendessero dal Ministero dei trasporti, mentre invece dipendono da quello dei lavori pubblici. Ed ecco anche qui una allungata trafila burocratica per arrivare a questo coordinamento che è indispensabile perchè possa il movimento dei viaggiatori, delle merci e delle notizie, avere nell'isola quell'intensità che è desiderata.

Si tratterà poi anche di risolvere un importante problema tecnico che mi duole non sia mai stato curato dal Ministero dei lavori pubblici, il quale, se anche ci ha pensato, non ha avuto il coraggio di affrontarlo. I 696 chilometri di ferrovie secondarie e complementari sono a scartamento ridotto, mentre i 417 delle Reali Sarde sono a scartamento normale, quindi non c'è possibilità di giro del materiale dalle une alle altre. È questo un difetto iniziale del sistema ferroviario sardo che si sarebbe potuto però e dovuto riparare mediante un provvedimento assai facile, cioè mediante l'interposizione di una terza rotaia sulle linee della Compagnia Reale, e così il materiale delle ferrovie secondarie e complementari avrebbe potuto passare sulle linee di quella compagnia, e oltre a ciò avrebbe potuto la stessa Compagnia Reale attuare un servizio economico, meno costoso e più redditizio, e forse non sarebbe giunta alle condizioni deplorabili che hanno reso necessario il riscatto.

Tutto questo dimostra il danno gravissimo che può derivare alla nostra politica ferroviaria dallo essere due i Ministeri, dai quali dipende, e questo esempio concreto della Sardegna viene ad avvalorare quanto io ho detto nel mio discorso sopra l'esercizio provvisorio, e a dare un novello impulso alla proposta che dovrà un giorno o l'altro venire in discus-

sione, perchè io non mi stancherò di portar la questione davanti al Senato e cioè che anche le ferrovie concesse all'industria privata passino alla dipendenza del Ministero dei trasporti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando non era che l'onor. Pantano, consentì con me in questa opinione quando ne discutemmo nella Commissione parlamentare per l'ordinamento e per il funzionamento delle ferrovie di Stato.

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, in questo giorno in cui arriva a lei il plauso, e meritato plauso, di tutta la Sardegna per questo disegno di legge, in questo giorno in cui di questo plauso, al quale fervidamente mi associo, si farà interprete eloquente in questa Assemblea il collega Garavetti, non le domando una dichiarazione rispetto a quell'antica sua convinzione. Tacca, onorevole ministro, la prego di non rispondermi...

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo, rispondo.

FERRARIS CARLO. Ma, se ella ha ancora *in pectore* quella convinzione, lavori tacitamente perchè possa diventare una realtà. (*Approvazioni*).

GARAVETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARAVETTI. Sento il dovere, che anche il cuore mi detta, di esprimere una parola di riconoscente plauso al Governo e particolarmente al mio vecchio amico onorevole Pantano per la benevola sollecitudine con la quale ha promosso l'approvazione di questo disegno di legge.

Una parola di ringraziamento debbo pure all'Ufficio centrale, e in particolare al mio amico onorevole Bettoni, per l'omaggio reso nella sua relazione all'eroico patriottismo della mia Isola.

Ma una parola ho pur bisogno di rivolgere agli uomini che in questa grande ora storica hanno l'onore e la gravissima responsabilità del Governo.

Non arrestatevi, io dico ad essi, nella buona via delle riparazioni alle deleterie conseguenze di quella politica di oblio e di abbandono che nei riguardi della Sardegna parve perdurare nel Governo d'Italia, pur dopo il risorgimento nazionale.

Fato che la nuova Italia, che irradiata dalla vittoria si avvia sicura al raggiungimento dei suoi gloriosi destini di civiltà, non meriti più

quell'aspra rampogna che Eliseo Reclus rivolse all'Europa civile in un capitolo dedicato alla Sardegna nella sua grande opera di geografia. È un fenomeno storico veramente straordinario, egli disse, e davvero fatto per umiliare l'Europa civile, l'abbandono relativo nel quale è restata fino ai giorni nostri questa grande e bella isola di Sardegna, così fertile, così ricca di metalli, così ammirabilmente situata nel centro del Mediterraneo.

Ma è pur dolorosamente vero che anche oggi le statistiche ufficiali prospettano la Sardegna come la più spopolata, la più malata, e la più povera delle regioni italiane.

A chi anche oggi l'attraversi essa appare come una grande necropoli romana.

Dai ruderi delle opere romane, strade, ponti, acquedotti, terme, anfiteatri, nessun'altra traccia si riscontra di un'azione civilizzatrice statale fino alle prime strade costrutte nella prima metà del secolo passato da quel piccolo regno sardo che fu la cellula più vitale del nuovo organismo nazionale.

Potrebbe essere questa la spiegazione di quella romanità che si conservò sempre nella psiche come nell'idioma delle popolazioni sarde, pure attraverso le dolorose vicende della storia.

Potrebbe anche esser questa la spiegazione di quel fervente sentimento di italianità che animò sempre i sardi nelle guerre per il riscatto nazionale e che culminò nell'ultima grande epopea italiana.

Consentite, onorevoli colleghi, che io qui colga l'occasione, sicuro di interpretare il vostro altissimo sentimento, di associarmi al nobile, ospitale saluto con cui il sindaco di Roma accolse di questi giorni la gloriosa brigata Sassari ed al sovrano omaggio che nella rivista di ieri volle rendere il primo soldato d'Italia. (*Vivissime approvazioni*).

Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno è così chiaro e comprensivo che non ha bisogno di uno svolgimento. Per quanto è del problema ferroviario io non ho che a ringraziare il collega Carlo Ferraris dei giusti rilievi che con la sua competenza egli ha fatto sullo stato del servizio ferroviario della Sardegna, e a lui mi associo specialmente nel voto che egli ha espresso di un migliore, più utile coordinamento amministrativo e tecnico delle ferrovie secondarie e del servizio marittimo di Stato colla

rete principale. Tantomeno poi il mio ordine del giorno ha bisogno di un ampio svolgimento nei riguardi dell'onorevole ministro Pantano, che è un vecchio e strenuo difensore degli interessi sardi, e che anche recentemente nella Commissione del dopo guerra, di cui egli è uno dei presidenti, e della quale pure io ho l'onore di far parte, ha dimostrato col suo caldo e sapiente interessamento di comprendere tutta la importanza nazionale del complesso problema sardo.

Sostanzialmente, onorevoli colleghi, gli elementi da cui è derivato il mio ordine del giorno, sono questi:

che la Sardegna è la regione che ha le più varie attitudini culturali, e il sottosuolo più ricco di minerali: dal ferro, al piombo argentifero, allo zinco, al rame, alle ligniti ed antraciti.

Ma la malaria, la vandalica distruzione delle sue secolari foreste, il completo disordine idraulico hanno fatto sì che da secoli la popolazione vi si svolge in un modo affatto anormale.

Basta dire che la Sardegna ha la stessa estensione territoriale della Sicilia e appena un quinto della popolazione.

Pertanto, onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno ha il significato di un fiducioso invito al Governo a realizzare una politica economica e sociale in Sardegna, che valga ad eliminare quegli ostacoli che la natura e più la storia hanno finora frapposto al suo rinnovamento.

E sono orgoglioso di poter finire affermando che la Sardegna è sempre animata dal suo tradizionale affetto e ammirazione verso la sua grande madre Italia; e da una fede sempre più salda, ad onta di non poche delusioni patite in passato e recenti, nell'azione riparatrice alla quale sarà spinto lo Stato italiano dopo la vittoria, dalla pressione di quei principi di democrazia, di giustizia, e di solidarietà nazionale, ed umana, in nome dei quali la guerra si è combattuta e vinta, e contro i quali ha purtroppo in passato prevalso una politica di gretto dinamismo parlamentare, nella distribuzione dei benefici dello Stato.

Onorevoli colleghi, le alte e generose parole con cui il Ministro proponente ha presentato questo disegno di legge, e quelle nobilissime contenute nella relazione dell'Ufficio centrale,

mi affidano pienamente che in avvenire Parlamento e Governo, tenderanno sempre più al riconoscimento di tutta l'importanza nazionale del problema sardo sotto il riguardo demografico, agricolo e industriale; e che vorranno risolverlo con quell'ampiezza di vedute e larghezza di mezzi che per la sua vastità e complessità esso richiede. (*Vicissime approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Metterò poi in votazione il suo ordine del giorno, onorevole Garavetti.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Filomusi-Guelfi.

FILOMUSI-GUELFI. Ho domandato la parola per dire che veggo con grandissimo piacere la presentazione di questo disegno di legge, che è nella via di completare l'ordinamento ferroviario del nostro Paese, riconoscendo il principio che le ferrovie devono essere di proprietà dello Stato ed essere esercitate dallo Stato. Intorno all'ordinamento delle ferrovie, come l'onorevole ministro sa, la nostra politica ha oscillato. Dell'esercizio affidato ai privati si volle fare un esperimento che si disse non riuscito; ma Silvio Spaventa notò che poteva dubitarsi se l'esperimento fosse fatto bene e se poteva dirsi che esso fosse mal riuscito. Si andò così al sistema dell'appalto o dell'affitto, che è il peggiore di tutti i sistemi. Ma, per opera specialmente di Silvio Spaventa, con i suoi magnifici discorsi pronunziati alla Camera dei deputati il 23, 24, 25 giugno 1876, si tornò al sistema di Stato.

L'opera di Silvio Spaventa fu riaffermata da Emanuele Gianturco, quando pronunziò alla Camera, il 7, 8, 11 e 12 novembre 1906, i suoi splendidi discorsi.

Io sono lieto di ricordare che un sommo uomo politico di Stato quale lo Spaventa e un eminente giurista come il Gianturco, sebbene non tecnici, abbiano aperta la via all'ordinamento generale delle ferrovie dello Stato.

Come lo Spaventa diceva, le ferrovie per la loro importanza e per essersi sostituite alle antiche vie regie, consolari e nazionali, rappresentano un interesse pubblico: quindi, secondo il principio eterno del diritto romano, le strade, come tutte le cose pubbliche, devono appartenere allo Stato (*populi romani sunt*). Ed alle vie nazionali debbono ora essere equiparate le strade ferrate. Le ferrovie poi, oltre ad un in-

teresse commerciale, hanno un interesse militare, perchè servono necessariamente nei movimenti di truppa. Lo stesso Spaventa diceva che sarebbe male che in dati momenti di pericolo dello Stato le ferrovie si trovassero in mano di privati; peggio se esse fossero in mano a società straniere, che potrebbero avere un interesse opposto a quello dello Stato nazionale. Quindi è un eminente interesse pubblico nazionale che le ferrovie appartengano allo Stato e siano da esso esercitate.

E qui mi si permetta di fare una parentesi.

Tutte le strade sono pubbliche, quindi demanializzabili; anche, per certi riguardi, quelle che si dicono *vie vicinali*, per le quali si discute a chi appartengano, se allo Stato, alle provincie, ai comuni o ai consorzi. Ho detto le strade vicinali. Esse limitatamente sono ora regolate dal decreto luogotenenziale del 1° settembre 1918. Ma già nella legge sulle opere pubbliche, del 1865, se ne trova la definizione e la classificazione, che ritengo però incompleta. Si hanno ora in progetto due disegni di legge: l'uno del ministro dei lavori pubblici Dari, che definisce le strade vicinali pubbliche e le private, l'altro del ministro di agricoltura Miliani, che istituì l'anno scorso una commissione, per proporre le norme di polizia rurale e montana, e di tale commissione ebbi l'onore di essere presidente. Veggasi qui l'inconveniente dell'azione di due ministeri. Spero che si venga infine ad un regolamento completo delle vie vicinali.

Ciò notato, è confortante ora riconoscere che con questo progetto di legge si tende a completare tutte il nostro sistema ferroviario; di modo che, come ha notato il collega Ferraris, se vi sono altre strade ferrate ancora in mano di privati, e tali sono le ferrovie secondarie e complementari sarde, il ministro attuale onorevole Pantano, quantunque non tecnico nella materia, perchè non ingegnere e non capo di stato maggiore, è siffattamente pieno di idealità per le ferrovie, anzi per tutti i beni pubblici, come ne ha data prova nella recente discussione sulle acque, che farà di tutto per completare il programma; in modo che di qui a poco non potrà esserci più un chilometro di ferrovie che non appartenga allo Stato, che non faccia parte del demanio dello Stato, e che quindi non sia demanializzato, o, come ora si

dice, nazionalizzato, come tutte le cose pubbliche.

Ringrazio il Senato della benevola attenzione che mi ha prestato, e prego l'onorevole ministro di tener conto delle mie brevi osservazioni. (*Approvazioni*).

BETTONI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI, *relatore*. Onorevoli senatori. L'argomento è semplice perchè si tratta, in definitiva, di un riscatto di ferrovie, ma la discussione ha un pochino dilagato ed io ritengo che sia bene dilaghi ancor più. L'interesse, che presenta la Sardegna è tale e così importante, che io credo il Senato non potrebbe spendere un'ora meglio di quella, in cui si affacciassero i bisogni dell'isola e si prospettasse come risolverli nella maniera più sollecita e più larga.

L'onorevole Garavetti, che ama la sua isola di amore molto intenso, ha voluto ringraziarmi per le poche parole, che io ho dettato nella relazione, che mi fu commessa dagli egregi colleghi della commissione di finanza. Ebbene, on. Garavetti, ella ha voluto dare una nuova prova della sua benevolenza verso di me, ma il ringraziamento io non lo merito affatto, inquantochè non ho obbedito, che ad un sentimento solo, quello del dovere; quello del desiderio, che si faccia tutto quanto il possibile per venire in aiuto della Sardegna, e per poterla elevare a quell'altezza, a cui si trovano le regioni più fortunate d'Italia.

Le ferrovie della Sardegna, il cui riscatto l'on. Pantano ha voluto presentare così sollecitamente all'approvazione del Parlamento, sono un primo pegno di questo interessamento grande del Governo e del paese verso l'isola generosa. È necessità di cose, per chi conosce la Sardegna e sa intimamente quello, che potrebbe divenire, il regolare il sistema ferroviario, poichè questo rappresenta il punto di partenza per la sua resurrezione. La Sardegna ha delle ferrovie quasi direi primitive.

I tronchi appartenenti alla Compagnia Reale hanno i loro capolinea a Golfo Aranci ed a Cagliari, con brevi deviazioni ad Iglesias ed a Sassari. Tutto il resto delle ferrovie, che servono la Sardegna appartengono alle società delle secondarie e delle complementari, di cui ha già parlato l'onorevole senatore Ferraris Carlo.

Tutte queste ferrovie sono assai deficienti. Del resto è questo lo stato di tutti i problemi, che riguardano la Sardegna, che come ha ricordato l'onorevole senatore Garavetti, è il paese più povero, più malato, più trascurato.

Ora, il riscatto di queste ferrovie non sarebbe gran fatto, ripeto, se non rappresentasse il principio di tutto un organamento nuovo per la Sardegna.

Mi rincresce di non vedere presente l'onorevole mio amico Cavasola, il quale ha per l'isola un affetto profondo, avvalorato da quel sentimento di irritazione, proprio ad ogni italiano quando constata, che una regione così nobile e cara è trascurata profondamente della madre patria. Io credo che se facessimo una statistica di tutti i ministri che hanno seduto nei Consigli della Corona, quelli che visitarono la Sardegna rappresenterebbero una percentuale minima: nessuno o quasi nessuno è stato in Sardegna e tutti parlano per sentito dire: se avessero constatato di persona, le cose sarebbero andate diversamente.

La Sardegna è un paese che pare sia cacciato in fondo al mondo: uno che parte da Milano o da Torino o da Genova impiega di solo viaggio fra andare e tornare da Cagliari, quattro giorni; più che andare a Parigi, a Vienna, a Berlino, senza considerare i disagi enormi, che rendono difficile a chi ha dell'iniziativa di dedicarla in codesta regione.

La partenza da Civitavecchia a Golfo Aranci è molto incomoda, perchè fatta con piroscafi spesso di terz'ordine: si arriva a Golfo Aranci e se per sventura non vi è la coincidenza, ciò che avviene non poche volte, ci si trova in mezzo ad un deserto, con un alberguccio con poche camere; sì che, se i passeggeri sono numerosi, devono pernottare sopra una sedia, attendendo il mattino dopo, per partire per Cagliari. Le poche centinaia di chilometri poi di ferrovia da percorrere richiedono 12 o 14 ore e durante la guerra 15, 16 e 17, in treni assai scomodi. Ricordavo di aver veduto venti anni fa i treni di Spagna e credevo che non vi fosse niente di peggiore, ebbene in Sardegna mi sono ricreduto. Vedo il marchese Malaspina che può dire in quali condizioni era venti anni fa il servizio ferroviario in Spagna! Ebbene in Sardegna il servizio è anche peggiore.

Il riscatto dunque è più che giustificato: ma

non basta. Bisogna che il Governo abbia una visione precisa di quello che occorre alla Sardegna.

A quell'isola benemerita occorre dunque, appena sarà possibile, venga messo in condizione il golfo di Terranova di ricevere i piroscafi, sì che a Sassari si possa arrivare attraverso una linea più breve di quaranta chilometri in confronto dell'attuale. È necessario poi che una linea vada a Cagliari direttamente e con queste due linee, coi capi di Terranova e di Cagliari, la Sardegna comincerà a poter respirare.

Con l'accesso facilitato la Sardegna darà luogo a nuove iniziative.

Le miniere furono per lo passato coltivate specialmente da società straniere, vedi la Pertusola ed altre.

Ora, il capitale italiano ha cominciato ad affrontare queste iniziative e diciamo pure questi pericoli; ma tutto questo bacino minerario bisogna, che sia collegato utilmente colle ferrovie. La Monteponi ha una ferrovietta, che va sino a Portovesme; ma le altre società attendono dalle Reali Sarde e future ferrovie di Stato i collegamenti, le derivazioni per poter trasportare i loro minerali ai luoghi di utilizzazione o d'imbarco.

La parte agricola è in condizioni che merita uno sviluppo assai maggiore di quello, che non abbia avuto fino ad ora.

È in corso l'opera del Tirso, che darà all'isola grandissimi benefizi, ma non è sufficiente; il Tirso darà 40,000 cavalli di forza, ed una irrigazione ad una piccola parte della Sardegna. C'è tutto il resto, soprattutto la bonifica da fare. Se non si regolano i corsi d'acqua nelle diverse regioni, la malaria, di cui si lamentava il senatore Garavetti, e che rende gli uomini di 40 anni inadoperabili in lavori faticosi, non sarà fugata. Ora per avere un'idea di cosa è la diversità delle condizioni agricole della Sardegna in confronto a quelle del resto del regno, pensate che mentre un ettaro di terreno in Lombardia oggi vale da 6, a 7 e fino 9,000 lire, in Umbria da 4,500 a 6,000 e nell'Italia meridionale (e non parlo delle regioni più vicine alle città, o coltivate più intensamente) non meno di 3 o 4 mila lire, in Sardegna si comprano ancora oggi degli ettari di terreno da 6 a 700 lire. E perchè? Perchè non

vi è nessuna iniziativa locale, inquantochè, come diceva bene l'amico Garavetti, si hanno 32 a 33 abitanti per kmq., mentre in Lombardia se ne hanno 190, e nella media di tutta l'Italia 125. È dunque tutto un lavoro importante, una cura speciale che il paese deve svolgere alla rinascita della Sardegna. Creda il Governo, che se questa iniziativa che deve allargarsi anche al Mezzogiorno e alla Sicilia, se questa iniziativa, dico, non è presa con metodo, e non è organizzata con un concetto abile e geniale, e non è affidata, dirò quasi, ad un potere speciale, che abbia la rapidità della concezione e dello sviluppo, io credo andremo avanti ancora 50 anni inutilmente, mantenendo la Sardegna come una colonia lontana, dove è più facile arrivi la iniziativa forestiera, che quella italiana.

Ha detto benissimo l'amico Garavetti, ha detto benissimo l'onor. Filomusi-Guelfi, la Sardegna, anche se non avesse per se stessa un grande valore in potenza, che spinge anche dal lato dell'interesse l'Italia a spendere per essa quel tanto che è necessario per la sua riorganizzazione, avrebbe diritti di considerazione larghissimi pel suo patriottismo, diritti che non si saldano con nessun sacrificio di denaro.

Per tutto questo, sono sicuro che il Governo dell'onor. Nitti non sarà sordo ai desideri e ai propositi espressi nell'ordine del giorno Garavetti, al quale la Commissione di finanza si associa *toto corde*. (*Approvazioni vivissime*).

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono pienamente lieto che la presentazione di questo disegno di legge abbia potuto dare occasione ad una manifestazione così simpatica e così eloquente del Senato a favore della Sardegna. Questo disegno di legge, come ben disse il senatore Bettoni, non costituisce da parte del Governo, e dirò anche da parte dell'Italia, che appena un primo pegno degli alti doveri da assolvere verso l'isola generosa, se vogliamo veramente aspirare alla sua rigenerazione economica.

Dirò in brevi parole, più tardi, in che senso interpreto l'ordine del giorno Garavetti, che rispecchia questo pensiero; ma voglio prima rispondere ai singoli rilievi e alle sapienti os-

servazioni che mi sono venute da vari oratori. E comincio dal senatore Ferraris, il quale ha fatto delle importanti osservazioni di cui lo ringrazio, ricordando che lavorammo insieme nella Commissione riordinatrice dei servizi ferroviari, e insieme ideammo e preparammo quel Ministero dei trasporti; che avrebbe dovuto essere una vera incarnazione della nuova politica italiana dei trasporti, un vero Ministero delle comunicazioni, che assorbisca in sé il coordinamento di tutto ciò che si riferisce ai trasporti dandovi impulso, unità ed efficacia.

Non ho dimenticato l'ordine del giorno votato in quella Commissione, e non ricordo bene se esso porti anche la sua firma, ma porta certamente quella mia e dell'attuale ministro dei trasporti, l'onor. De Vito. In quell'ordine del giorno appunto era affermata la necessità di un tale coordinamento unificatore. Me lo ha ricordato oggi stesso l'osservazione sollevata dall'onorevole Ferraris, quando questi ha detto: è strano ed impressionante che del riscatto delle ferrovie sarde si occupi il ministro dei lavori pubblici in virtù dell'ufficio speciale che ancora è nel suo seno, mentre realmente l'argomento interessa soprattutto il Ministero dei trasporti, che, compiuto il riscatto, deve impossessarsi delle ferrovie sarde per dare esecuzione alla legge presentata dal Ministero dei lavori pubblici; me ne sono ricordato anche in occasione di un recente provvedimento preso in Consiglio dei ministri, quando si trattò di sapere a chi avrebbe dovuto essere assegnato il servizio dell'aeronautica, essendo sorto il dubbio che dovesse far parte dell'ufficio speciale.

Ma, poichè gli eventi vollero alla testa dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti coloro che firmarono concordi quell'ordine del giorno, tanto l'onor. De Vito quanto io fummo di accordo che intanto la aeronautica fosse aggregata al Ministero dei trasporti, in attesa che si realizzasse l'auspicato grande Ministero delle comunicazioni, mercè un progetto di legge che determini in che modo e in qual misura ciò che ora è affidato all'ufficio speciale passi ai trasporti; seguendo però l'ampio concetto organico caldeggiato dalla Commissione e non già ricorrendo a provvedimenti frammentari; mentre oggi al Ministero dei lavori pubblici l'ufficio speciale rappresenta in questo momento un tutto organico, indispensabile alle complesse provvi-

denze governative per lo sviluppo e il funzionamento dei pubblici servizi affidati alla industria privata.

In attesa di ciò, io posso assicurare l'onorevole Ferraris, che frattanto i servizi non potranno subire complicazione alcuna, giacchè il riscatto non modifica in nulla lo stato attuale delle cose.

Quanto alle ferrovie secondarie sarde, per le quali l'onor. Garavetti mi domanda di studiare il riscatto, io assumo volentieri l'impegno, ma non per una risoluzione immediata; giacchè, se noi abbiamo potuto fare il riscatto delle Reali sarde anche nell'ora finanziariamente così difficile per lo Stato, trattandosi di necessità imperiose moralmente e politicamente, per le quali non sarebbe stato lecito indugiare per qualsiasi considerazione finanziaria, lo stesso non può dirsi pel problema delle ferrovie secondarie, che implica una serie di altre complesse considerazioni, alle quali si riattaccano anche quelle accennate dall'onor. Ferraris: se non convenga, cioè, interporre la terza rotaia alle Reali Sarde per coordinarne la circolazione con quella delle ferrovie secondarie. L'errore fondamentale delle ferrovie della Sardegna fu quello, infatti, di non averle ideate con unicità di tipo, che avrebbe dovuto essere il secondario, perchè più economico, e che avrebbe potuto dare all'Isola il modo di sviluppare in modo adeguato tutte le sue energie.

Mentre, infatti, alla Sicilia s'imponeva una rete a scartamento ordinario che rappresentasse, a mezzo dei *ferry-boats*, una continuazione di quella del Continente per la Sardegna che non aveva una tale necessità si sarebbe potuto adottare un tipo unico secondario con grande utile della sua economia. Forse a quello che non si fece allora potrà col tempo rimediarsi, cominciando intanto con l'auspicata fusione delle secondarie con le complementari.

Fatta questa dichiarazione, di cui credo possa restar contento l'onor. Ferraris, dirò una parola sulle dotte osservazioni e sui ricordi evocati dall'illustre senatore Filomusi-Guelfi, il quale ha richiamato l'attenzione del Senato sui benefici dell'esercizio di Stato e sulla necessità d'insistervi, poichè esso costituisce il fulcro della politica ferroviaria italiana. Non poteva a me giungere parola più cara di questa, perchè ho trascorso gran parte della mia vita

parlamentare, ed anche prima di essere deputate, in una lotta ad oltranza contro l'esercizio privato e per la rivendicazione delle ferrovie allo Stato. Forse, e senza forse, fu questa la ragione per cui mi venne contesa per molti e molti anni l'entrata alla Camera, giacchè, come ben si comprende, non si feriscono impunemente formidabili interessi.

Come vede, onorevole Filomusi, ella tocca un tasto a me carissimo; tanto che, proprio in questi giorni, malgrado che io riconosca la convenienza di affidare una parte delle ferrovie secondarie all'industria privata, sotto l'assillo dei bisogni della Sicilia per la costruzione dei famosi 800 chilometri promessi da tanti anni, reclamati insistentemente da tutta l'isola e mai iniziati, dinanzi alla possibilità di affidare tale costruzione ed esercizio all'industria privata, ma a condizioni onerosissime ed aleatorie per lo Stato, ho preferito di seguire l'iniziativa già consigliata dalla Commissione del dopo guerra e adottata dall'onor. Bonomi, cioè che lo Stato assumesse intanto direttamente la costruzione di quelle linee.

Sono in tutto e per tutto con lei, onorevole Filomusi, sulla funzione che le ferrovie sono chiamate ad esplicare nella vita del Paese. Esse rappresentano per lo Stato ciò che le arterie sono per la circolazione del corpo umano. Pensare che si possa affidare la circolazione della vita nazionale alla speculazione privata, qualunque essa sia, ed anche animata da fini generosi, è disconoscere completamente i veri e vitali interessi del paese. L'esempio d'oggi ha vendicato noi sostenitori ad oltranza dell'esercizio di Stato dall'accusa di aver rovinato la finanza e la economia del paese. Senza l'esercizio di Stato delle ferrovie e senza un uomo come Riccardo Bianchi, il quale ne affrontò l'attuazione con geniale ordinamento, che fu denunziato come uno sperpero nazionale, ma che ci consentì di vedere giornalmente innumerevoli treni riversare i nostri soldati in numero sufficiente verso il fronte, forse la vittoria non ci avrebbe arriso, perchè non avremmo avuto modo di correre in tempo ed efficacemente alla difesa del nostro paese. Si è speso del denaro, molto denaro, è vero, ma una nazione ha il tempo di rifarsi delle ferite finanziarie lungo la via del suo risorgimento, mentre le sconfitte che colpiscono tutto un popolo, lo colpiscono per secoli, non solo per anni. (*Benissimo*).

Detto questo, desidero dare pure all'onorevole Garavetti l'affidamento che il problema ferroviario sardo mi sta a cuore anche per quel che riguarda le secondarie; ma bisogna procedere con garbo e misura, pensando contemporaneamente a meglio organizzare, come è stato accennato da altri oratori, il servizio ferroviario con quello marittimo, che, come è noto, è servizio di Stato. Infatti, l'Italia ha reso di Stato il servizio marittimo di comunicazione della Sardegna e della Sicilia col continente, ritenendo appunto tale servizio come un grande ponte gettato tra la madre patria e le isole, per mettere in sicura e facile comunicazione uomini e cose, garanzia e stimolo al mutuo scambio della loro attività economica. In pari tempo, affinché questo servizio sia in piena armonia coll'efficienza delle ferrovie e con lo svolgimento del traffico, andiamo attuando una politica portuaria rispondente ai nuovi crescenti bisogni del paese, bisogni di cui nella Commissione pel dopo guerra si fece interprete valoroso il collega Maggiorino Ferraris nella sezione da lui stesso presieduta.

Risponderò ora all'onorevole Bettoni, e con lui all'onorevole Garavetti, sul complesso problema sardo dicendo che esso costituisce un'unità inscindibile, senza la quale si correrebbe il pericolo di ridurre tutte le previdenze verso la Sardegna in quello stato miserando di polverizzazione, che è rappresentato dallo spezzettamento eccessivo di una gran parte delle sue proprietà terriere. Come manca l'unità culturale per la rigenerazione economica dell'isola, così manca quella unità di concezione organica, che invece sarebbe tanto necessaria nelle provvidenze legislative ed amministrative che la riguardano.

Io sono stato in Sardegna, ho girato la Sardegna e ho vissuto e palpitato per un momento con la Sardegna. Ricordo anzi che, andando a Cagliari, fui accompagnato nel Campidano, ricco di grappoli e di vegetazione magnifica, e mi fu detto in quella occasione: ecco il Campidano, che deve la sua rinascita alla benefica legge, di cui foste relatore e valido propugnatore alla Camera. E veramente è così.

Quando io ebbi l'onore d'essere relatore del primo progetto di legge veramente fattivo per la Sardegna, uno dei provvedimenti da me specialmente propugnati fu quello della libera distillazione dei suoi vini, che le dava modo di farsi la più diretta fornitrice di vini dell'Italia

centrale, migliorando il tenore e la qualità dei suoi tipi mercè la libera distillazione dei vini più scadenti.

Senonchè, la ingordigia della speculazione non tardò a perturbarne la portata morale ed economica.

La Sardegna, che fino a quell'epoca si era mantenuta, con inestimabile utilità della sua razza, astemia di liquori si trovò ad un tratto minacciata dall'alcolismo.

Come mai? Ecco: la distillazione dei vini, per quanto produca nella sua quasi totalità dell'alcool etilico, dà luogo altresì ad una certa quantità, benchè tenue, di alcool superiore, cosiddetta testa e coda, altamente vénéfiche. Sono i residui della distillazione, destinati per legge all'adulterazione per essere impiegati soltanto ad usi industriali.

Orbene, che cosa facevano i distillatori della Sardegna? Adoperavano questi residui a farne dei liquori, mascherandone il cattivo gusto con miscele in rosso e in verde, e cominciando ad avvezzare mano a mano, col buon mercato, il popolo all'uso dell'alcool.

Quando io vidi accanto ad ogni grande cantina il reparto dei liquori, e ne compresi subito il perchè; non esitai a dolermi amaramente che dei benefici della legge, da me propugnata, speculatori ingordi si fossero serviti, non solo per l'incremento della viticoltura isolana, ma altresì per cercare di avvelenare lentamente, per fini di lucro, la vecchia e sana fibra del popolo sardo. E dissi che, appena a Roma, avrei provocato una disposizione del Parlamento per una efficace sorveglianza intorno alla eliminazione degli alcool vénéfici dalla circolazione, facilitandone contemporaneamente la esportazione in Italia per usi industriali. Questo infatti ottenni più tardi, ma con scarsi risultati, giacchè, mancando una organizzazione di monopolio, la sorveglianza, affidata alla sola azione degli uffici provinciali, si chiari inefficace; e purtroppo i deplorati inconvenienti non sono ancora scomparsi.

Ho voluto ricordare tutto ciò per dimostrare come occorre che le provvidenze per la Sardegna siano ben meditate, prima di proporle ed attuarle. E così vado facendo in questo momento per taluni importantissimi problemi, che ho allo studio per la Sardegna, relativi alla sua viabilità e alle bonifiche, e che vorrei coordi-

nare con altre concomitanti iniziative. Giacchè, come dissi più avanti, è necessario affrontare il problema sardo nella sua interezza. Dare alla Sardegna soltanto a spezzoni e inorganicamente dei benefici, significherebbe applicarle dei pannicelli caldi, ancorchè rappresentino per lo Stato il sacrificio di centinaia di milioni. Bisognerebbe soprattutto sottrarla alla malaria, colonizzandola. Ed io sarei felice se, prima di chiudere la mia vita parlamentare, potessi veder realizzato il mio annoso sogno della colonizzazione interna: argomento vitale, intorno al quale un mio progetto di legge è ancora oggi dinanzi alla Camera.

C'è un paese solo in Europa che in questo momento non teme il bolscevismo, ed è la Francia, che ha saputo frazionare la sua proprietà terriera, costituendo una classe di contadini che sono oggi colà i più strenui tutelatori della proprietà stessa, mentre noi abbiamo il Mezzogiorno, la Sicilia e la Sardegna, che coi loro latifondi offrono il campo più propizio all'attecchimento di fatti e teorie dissolvitrici della nostra compagine economica.

Per convincersene basta guardare alla Romagna, dove la lotta fra repubblicani e socialisti è lotta fra mezzadri che vogliono conservati i benefici della piccola proprietà, alla quale indirettamente partecipano, e braccianti in uno stato permanente di equilibrio instabile, aperti al fascino di teorie sempliciste e suggestive di radicali improvvisi mutamenti nell'ordinamento sociale.

La Sardegna, intensamente bonificata, sapientemente colonizzata, potrebbe offrirci un campo prezioso allo sviluppo ascendente, morale e materiale, dei lavoratori della terra. Ma intorno a questo fine bisogna armonizzare tutte le altre provvidenze concomitanti.

Io assicuro l'onor. Garavetti che su queste direttive, e per quel che riguarda il compito del mio Ministero, io svolgerò l'opera mia con tutto il mio affetto per la Sardegna, e col sentimento di un dovere altissimo da compiere non soltanto verso la Sardegna, ma verso la nostra Patria intera, cercando di aiutare l'isola generosa nello sviluppo di tutte le sue forze. Al Senato oggi non vorrei chiedere che una cosa sola, che avrebbe la più alta significazione morale per l'ora che volge: pregarlo cioè, che, come già nella Camera, questa legge passi

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE 1913-19 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 AGOSTO 1919

all'unanimità anche nel Senato, portando così il saluto e l'augurio del Parlamento italiano alla Sardegna e al suo avvenire immancabile. (*Approvazioni vicissime, applausi*).

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO. Ho chiesto di parlare soltanto per fare un doveroso ringraziamento al ministro per le cortesi parole che ha voluto rispondere al mio discorso, e per dirgli che prendo atto della sua promessa che il Governo presenterà un progetto di legge (quando sarà il momento) relativo allo costituzione del Ministero dei trasporti.

Allora potremo fare una discussione ampia e serena sopra la solida costituzione di questo Ministero.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiarato chiusa la discussione generale.

Prego il senatore Frascara di dar lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Garavetti e firmato anche dal senatore Giordano Apostoli.

Non ho bisogno di chiedere se è appoggiato dal Senato avendolo accettato all'unanimità la Commissione di finanze.

FRASCARA, *segretario*, legge:

« Il Senato, approvando questo disegno di legge, e sicuro che il Governo vorrà presto rivolgere la sua attenzione sui voti ripetutamente emessi dalla Sardegna per il riscatto delle ferrovie secondarie e per un migliore coordinamento di esse con la rete principale;

« Confida che nessuno degli altri principali elementi della rigenerazione della Sardegna sarà dal Governo trascurato, dando maggiore e più vigoroso impulso all'azione integratrice dello Stato, diretta alla sistemazione idraulica e forestale dell'isola; alla lotta intensa contro la malaria, a promuovervi, pure nell'interesse nazionale, quel progresso agricolo ed industriale, cui l'isola è dalla natura predisposta per le varie attitudini culturali del suo suolo, e per la varietà e ricchezza dei suoi giacimenti metalliferi ».

PRESIDENTE. Domando all'onorevole ministro se accetta quest'ordine del giorno.

PANTANO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto con entusiasmo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del

giorno testè letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato all'unanimità.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata addì 20 dicembre 1918 per il riscatto di tutte le linee e tronchi ferroviari tenuti in esercizio dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, in base alle convenzioni 1° maggio 1877, 3 luglio 1881, 28 luglio 1886, 10 febbraio 1893, nonchè all'atto 19 dicembre 1896, rispettivamente approvati con le leggi 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª), 14 maggio 1882, n. 792 (serie 3ª), 1° agosto 1886, n. 4041 (serie 3ª), ed i Reali decreti 16 febbraio 1893, n. 117 e 22 luglio 1897, n. 373.

(Approvato).

Art. 2.

Al Governo del Re è accordata ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto di cui all'art. 1 e per l'assunzione dell'esercizio da parte delle ferrovie dello Stato.

L'indennità di riscatto verrà determinata a norma degli atti di concessione e su di essa spetterà alla Compagnia soltanto l'interesse legale del 5 per cento a datare dalla decorrenza del riscatto.

In pendenza della liquidazione dell'indennità stessa, il Governo è autorizzato a corrispondere alla Compagnia la provvisionale, di cui all'art. 3 (secondo comma) della legge 27 giugno 1912, n. 638, salvo conguaglio in conto capitale ed interessi all'atto del pagamento della indennità di riscatto. Agli effetti della determinazione della provvisionale, sarà compresa, tra le spese medie di esercizio, la quota di partecipazione ai prodotti lordi liquidata a favore dell'Erario.

(Approvato).

Art. 3.

Al pagamento delle provvisionali e del corrispettivo del riscatto, di cui al precedente art. 2, sarà provveduto a carico del Ministero del tesoro, mediante opportuni stanziamenti nel relativo bilancio.

(Approvato).

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE 1913-19 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 AGOSTO 1919

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge approvati nella seduta di ieri e di quello ora approvato.

Prego il senatore, segretario, Cencelli di fare l'appello nominale.

CENCELLI, *segretario*, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori segretari di fare lo spoglio delle urne.

(I senatori segretari numerano i voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Annaratone.

Beneventano, Bettoni, Bianchi, Biscaretti, Bodio, Bollati, Bonasi, Bonazzi.

Caneva, Caruso, Cefaly, Celoria, Cencelli, Ciamician, Coffari, Cuzzi.

D'Alife, D'Ayala Valva, De Blasio, De Cupis Del Carretto, De Riseis, Di Prampero.

Ferraris Carlo, Filomusi-Guelfi, Frascara.

Garavetti, Giordani, Giordano Apostoli, Giusti Del Giardino, Grassi, Guala, Gualterio.

Hortis.

Inghillieri.

Leonardi-Cattolica, Lucca.

Malaspina, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Mazza, Melodia, Morrone.

Palummo, Passerini Angelo, Paternò, Pellegrano, Petrella, Pigorini, Pincherle, Podestà, Polacco, Presbitero.

Rolandi-Ricci, Rota, Ruffini.

Salvago Raggi, Schupfer, Sili.

Venosta, Visconti Modrone.

Zupelli.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 385, col quale si approva il piano regolatore di ampliamento della città di Torino nella zona in collina a destra del-Po:

Senatori votanti	70
Favorevoli	67
Contrari	3

Il Senato approva.

188

Distacco delle frazioni di Torrazza e Borgoregio dal comune di Verolengo e costituzione di esse in comune autonomo:

Senatori votanti	70
Favorevoli	60
Contrari	10

Il Senato approva.

Riscatto di tutte le linee e tronchi ferroviari tenuti in esercizio dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde:

Senatori votanti	70
Favorevoli	66
Contrari	4

Il Senato approva.

PRESIDENTE. Il Senato è convocato per lunedì alle ore 16 negli Uffici per la loro costituzione e per l'esame di alcuni disegni di legge.

Martedì 5 agosto alle ore 16, seduta pubblica, col seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, concernente le derivazioni di acque pubbliche. — Conversione in legge del decreto luogotenenziale 26 dicembre 1916, n. 1807, col quale è prorogato al 1° febbraio 1917 il termine per l'andata in vigore del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, concernente le derivazioni di acque pubbliche. — Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 4 ottobre 1917, n. 1806 e 3 febbraio 1918, n. 288, concernenti proroghe ai termini previsti dagli articoli 1, 4 e 5 del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, sulle derivazioni d'acque pubbliche (Nn. 316-A-bis, 327-A-bis, 416-A-bis e 316-bis-A). — Conversione in legge del decreto luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2065, che modifica i termini di cui agli articoli 1, 3, 4 e 5 del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, circa le derivazioni di acque pubbliche (N. 451). — Conversione in legge del decreto luogotenenziale 12 febbraio 1919, n. 242, concernente agevolazioni per la costruzione di serbatoi e laghi artificiali (N. 452) ».

La seduta è sciolta (ore 17.50).

Licenziato per la stampa il 14 ottobre 1919 (ore 11).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resconti delle sedute pubbliche.